

*85% van de Randstadbevolking kan van de overheid het dak op*

## Hoe maken we ons land ‘waterproof’ ?

***‘Verticale evacuatie’- dat zou de oplossing moeten zijn bij plotselinge overstromingen in de Randstad, aldus minister van I & M Schultz van Haegen. Want we hebben bij overstroming in de Randstad maar ruimte om 15% van de bevolking onder te brengen. Evacuatie wordt dus ook een verantwoordelijkheid van de zelfredzame burger zelf. ‘Dan kan 85% van de Randstadbevolking van de overheid dus het dak op’ riposteerde Nieuwsuur-verslaggeefster Van Tweebeeke*** [\[zie uitzending van 23-01-15\]](#).

***Wanneer neemt de politiek de klimaatwijziging eindelijk écht serieus door de Randstad waterproof te maken? Past daar wel verdere Randstedelijke groei bij? Hoe onmisbaar is eigenlijk de huidige centrale rol van de Randstad voor de economie van land en volk? Wat bieden andere hoeken des lands aan perspectiefrijke ontwikkelingsbenaderingen?***

Verticale evacuatie: hoe schaamteloos moet je met de watersnood van 1953 in gedachten zijn om zo’n term te verzinnen? Wie toen op het dak klom had de beste kans het er levend van af te brengen, wie zich veilig waande onder het dak heeft het vaak niet kunnen navertellen. Wordt dit de watertoeekomst van de Randstad bij de zich terugtrekkende overheid van de 21<sup>e</sup> eeuw? ‘De overheid doet het nodige ‘aan de voorkant’ met dijken, sterke duinen en een nieuw deltaplan, het is aan de burger zijn eigen overlevingskansen bij hoog water in de gaten te houden. Er is echter slechts plek voor vijftien op iedere honderd Randstedelingen. Je zou je tegen deze achtergrond kunnen afvragen of het gezien de klimaatverandering met zijn stijgende zeespiegel en steeds sterkere fluctuaties van de toevoer van rivierwater wel zo verstandig is om de Randstad nog steeds verder te laten groeien. De gevarenczones die bij overstroming het snelst en het diepst zullen vollopen liggen deels in reeds bebouwd gebied als de Haarlemmermeer met Schiphol, Gouda, delen van Rotterdam en zuidelijk Den Haag, deels in gebieden waar nieuwbouwplannen ondanks de crisis nog steeds niet geheel van de baan zijn als de Zuidplaspolder [\[zie o.m.: Leo Pols e.a., Overstromingsrisico als ruimtelijke opgave Den Haag/ Rotterdam \[RPB\] 2007\] en \[www.overstroomik.nl\]\(http://www.overstroomik.nl\)\]](#). Maar het is niet alleen het groeiende overstromingsrisico dat nieuwe eisen stelt aan de inrichting van de Randstad. In het westelijk deel, zo ongeveer op en ten westen van de lijn van Alpen aan de Rijn naar Gouda wordt verzilting de komende decennia een groeiend probleem, zeker in diep gelegen droogmakerijen [\[zie o.m. Michaël van Buuren e.a., Randstad in zicht - Lange termijn perspectieven voor water en ruimtelijke ontwikkelingen in de Randstad Den Haag \[Rijkswaterstaat i.s.m. HNS\] 2008, met name de ‘stapelkaart conclusies’ op blz. 22\]](#).

**Meer ruimte voor het water, minder voor de stad**

Een en ander betekent dat we ons moeten voorbereiden dat we in en om Randstad de dynamiek van het water de komende decennia allengs meer de ruimte geven dan we nu doen. In de resten landelijk gebied komt de intensieve veehouderij steeds sterker onder druk te staan. Nieuwe functies, nieuwe teelten, nieuwe economische dragers zouden ontwikkeld moeten worden. Nieuwe waterpartijen die als recreatie- en natuurgebieden, waterbergingen en tijdelijke zoetwaterbuffers dienst kunnen doen. Gebieden waar verzilting op termijn moeilijk tegen te gaan is kunnen ruimte bieden aan experimenten met zilte teelten. Zo zou de Randstad en omliggende - wateren zich moeten kunnen ontwikkelen tot kweekvijver waarin een baaiert aan innovaties op het gebied van duurzame voedselproductie en energiewinning tot wasdom komt.

Hoe verhoudt zo'n nieuwe 'waterlandschapsinrichting' tot de Randstad zoals die er nu ligt? Wat met name te doen met de enorme bulk van stedelijke 'vulling' die hier na de oorlog in en om de Randstad is gebouwd? Wat bijvoorbeeld te doen met die slaapsteden uit de jaren 60, 70 en 80, de Spijkenisses, de Capelles, de Zoetermeers, de Haarlemmermeers, de Purmerenden? Een flink aantal daarvan ligt onhandig laag, is overstromings-gevoelig en wordt bovendien gaandeweg sociaaleconomisch ook steeds sleets met groeiende problemen op het gebied van leefbaarheid, sociale cohesie en een krimpende demografie en werkgelegenheid. Met hun leeftijd van rond de veertig jaar zouden delen van deze 'new towns' van weleer financieel-boekhoudkundig gezien het volgende decennium in aanmerking kunnen komen voor stadsvernieuwing en sloop. Maar hoe moet dan het stedelijk landschap van de heringerichte *new towns* met hun groeiende grijze golf eruit zien? Langs welke lijnen en patronen is zo'n deels uitgedund en deels sterker geconcentreerd stedelijk waterlandschap herbergzaam te houden? En wat zouden hier de economische werkgelegenheidsdragere moeten worden?

De later gebouwde 'verstedelijkingsjaarringen' in en om de Randstad zijn economisch voorlopig nog niet aan vervanging toe. Dat geldt ook voor de Vinex-schil die in de loop van de afgelopen 25 jaar gebouwd is. Hoe houdbaar de Vinex de komende 25 jaar écht zal zijn is echter nog maar de vraag. De discussie over de Vinex-erfenis tussen apologeten en critici lijkt zich nu vooral toe te spitsen op de architectonische, stedenbouwkundige en sociale kant ([te] weinig sociale woningbouw) van de hele operatie. Maar op het gebied van ecologie en water is er op het Vinex-landschap ook het nodige aan te merken. Voor hydrologische en ecologische verbindingzones werd vaak slechts mondjesmaat en puur plichtmatig ruimte gemaakt in en om al die nieuwe wijken. En met overstromingsrisico's werd bij de keuze van de Vinexlocaties al helemaal geen rekening gehouden. We kunnen ons daarom nauwelijks voorstellen dat er de komende decennia her en der op zijn minst enig corrigerend breek- en sloopwerk nodig zal zijn.

## **Nieuwe perspectieven op Brabant en Euregio's**

Aan de vraag hoe de transformatie van de meest kwetsbare delen van de Randstad aangepakt moet worden gaat een andere vraag vooraf. Zal de Randstad haar centrale en allesoverheersende rol in economie en samenleving wel kunnen blijven vasthouden? En moet dat ook? In dit verband kan het geen kwaad om de ontwikkelingen van de laatste twee decennia vanuit een ander perspectief dan het gebruikelijk Randstadgerichte te bekijken. Pas de laatste jaren is het economisch succes van Noord Brabant in beeld gekomen. Ineens heeft menige planoloog de mond vol van *Brainport Eindhoven* naast de twee randstad-mainports Schiphol en Rotterdamse haven ligt de naam van chipmachinefabrikant ASML op ieders lippen bestorven. Noord Brabant kent het grote voordeel aan de 'goede' kant van de 'drooglijn' tussen 'nat' en 'droog' te liggen, de lijn die van Groningen naar Antwerpen loopt. Bovendien ligt het gewest samen met Limburg geo-economisch zeer strategisch midden in het relatief groene hart van de driehoek van stedelijke agglomeraties van Ruhrgebied, Rotterdamse en Antwerpse haven. De specialisatie op ICT en *high tech* in het oosten van Noord Brabant vormt een welkome aanvulling op het economische palet in en om deze driehoek. Een deel van de oorzaken het economische succes van 'Brabant'

moeten we ook zoeken in de manier waarop hier na de oorlog ruimtelijke keuzes gedaan zijn. Hier geen stringente scheiding van (grote) stad en land, maar een spreiding van bevolking én werkgelegenheid. 'Men late de mensen zo veel mogelijk in hun eigen sociaal en plaatselijk milieu' aldus het Brabantse Provinciaal Welvaartsplan uit 1947 van Jan de Quay, toentertijd commissaris van de koningin. Om een grootschalige verstedelijking in een beperkt aantal steden en de daarmee gepaard en o zo gevreesde ontkerstening te voorkomen kregen zo'n veertigtal dorpen verspreid over de provincie volop mogelijkheden om zichzelf in de vaart der volkeren op te stoten door ruimte te bieden aan woningbouw en bedrijvigheid. In die spreiding schuilt in zakelijk-logistiek opzicht de kracht van diverse sectoriële clusters van bedrijven van uiteenlopende schaal, met name op het gebied van *high tech* en automobielen. En er bestaan bovendien ook de nodige connecties met regio's aan de andere kant van de landsgrenzen. Op dat vlak zou door verdere 'ontgrenzing' nog veel meer te winnen zijn. Recent onderzoek maakt duidelijk dat Brabant zich nog veel sterker zou kunnen ontwikkelen als de nu nog bestaande institutionele grensbarrières op gebied van arbeidsmarkt, onderwijs, infrastructuur, zorg en cultuur verder geslecht zouden worden. Hetzelfde geldt in voor andere grensregio's in het zuiden des lands als Midden- en Zuid Limburg, die nog veel meer dan Noord Brabant kunnen profiteren van intensievere samenwerking met regio's over de grens - zie de studie van *Groeien aan de grens* van Gerard Bromet c.s. [Atlas voor gemeenten] 2014. Met name op kennisgebied heeft zich in het zuiden en oosten des lands een hele band van onderzoeksinstituten ontwikkeld met contacten met instellingen aan de andere kant van de grens: in Groningen, Twente, Wageningen, Nijmegen, Eindhoven, Maastricht, Tilburg. De *brains* zitten lang niet alleen meer in Randstad Holland, de economische toepassingen ervan evenmin.

### **De grote stad voorbij - Nederland 'waterproof' maken voor de 21<sup>e</sup> eeuw**

In deze dagen waarin de Franse premier Manuel Valls het schrikbeeld oproept van *apartheid* wijzend op de sociaaleconomische, etnische en culturele segregatie in de *banlieus* en er meer en meer onduidelijkheid ontstaat of de verdere schaalvergroting die in het kader van *le Grand Paris* is ingezet wel een gangbare toekomstroute oplevert, is de vraag gerechtvaardigd of een simpele opschaling van het monocentrale concept van de 19<sup>e</sup>-eeuwse metropool wel het adequate antwoord op de problemen van onze eeuw. Nederland gaart er prat op het ruimtelijk concept van de Randstad verder ontwikkeld te hebben waarin de bezwaren tegen de klassieke metropool ondervangen zouden kunnen worden, maar bij de verdere doorontwikkeling en schaalvergroting kwamen we hier toch ook met problemen te zitten. De *new towns* of groeikernen van de zogeheten 'gebundelde deconcentratie' uit de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening (1966) lijken steeds meer sociale en economische problemen te gaan vertonen zoals een groeiende werkloosheid en afname van de sociale cohesie van buurt en wijk. Bij de Vinex-uitbreidingen waarbij de nieuwe uitleggen zo dicht mogelijk aan de bestaande steden vastgeplakt werden rijst de vraag of bij de vier grootste steden, alle vier in de al volle Randstad gelegen, op het gebied van leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit toch niet een kritische grens overschreden is. Anders gezegd: is de vigerende 'metropoolcentrische' benadering behalve hydrologisch ook landschappelijk, ecologisch en in sociaaleconomisch en sociaalcultureel opzicht wel 'waterproof'? Zou een logistiek en ecologisch uitgekiende mozaïekbenadering van het landschap bestaande uit stad, dorp, bedrijf, land en water hier niet veel meer kansen op een veelzijdiger en flexibeler ontwikkeling van landschap en samenleving mogelijk maken? Een benadering waarin er een uitgesproken rol weggelegd blijft voor de stad, maar in dit geval van middelgrote stad, de stad op 'menselijke maat', waarin de voordelen van de stedelijke habitat (schaal, cultuur, werk, voorzieningen) gecombineerd kunnen worden met die van de landelijke en semi-landelijke omgeving (kleinschalige en afwisselende geleding van landschap en samenleving). Bepaalde steden in dit 'middenschaalsegment' zitten als vestigingsplaats voor wonen en werken opmerkelijk steeds sterker in de lift. Een sleutelpositie lijkt

daarbij op termijn weggelegd te zijn voor steden op de 'drooglijn' tussen 'nat' en 'droog' die meer en meer als knoppunten kunnen gaan fungeren met gebieden en steden op het 'droge' deel des lands: Breda voor het Brabantse stedenmozaïek, Zwolle voor het noordoosten en dan met name voor de as Assen-Groningen en voor Twente en grote stad Utrecht als draaischijf en verkeersplein voor het hele land.

*Steven Schuppen en Jan Dirk Dorrepaal* > zie [www.dubbelkrimp.nl](http://www.dubbelkrimp.nl)