

## Verloren tussen tuindorp en pooierpaal

# Het **begin** van het **einde** van de *metropool*

Je hebt gelovigen en rabiatische gelovigen. Tot de laatste categorie behoort de Amsterdamse planologiehoogleraar Zef Hemel. Hij gelooft heilig in De Metropool, en wel in het bijzonder in metropoolregio's als die van Amsterdam en Rotterdam - Den Haag als de Heilige Drie-eenheid van de nationale planologie. De laatste tijd komen zijn heilige huisjes steeds meer onder vuur te liggen. Dat verklaart wellicht zijn totaal overspannen reactie op de jongste OV-plannen van staatssecretaris Van Veldhoven om niet alleen Randstad Holland maar ook 'provinciale' steden als Breda, Eindhoven, Arnhem-Nijmegen en zelfs Zwolle met een tienminuten-spoordienst per uur met elkaar te verbinden. Een Faustiaans, duivels plan in de visie van Hemel: *"De Randstad wordt steeds verder opgeblazen, het grote rijksgeld voor infrastructuur gaat niet naar de grootstedelijke gebieden, waar de sterkste groei zich voordoet, maar verdwijnt, opnieuw, naar de provincies"* [1]. Een totaal overspannen reactie inderdaad - het grote geld gaat immers nog tot op heden nog steeds naar Randstad Holland. Dat het ondanks de schaamteloze bevoordeling van de Randstad andere gewesten - met Brabantstad als meest uitgesproken voorbeeld - gelukt is de afgelopen kwart eeuw een indrukwekkende economische en innovatieve inhaalslag te maken laat Hemel onbesproken. Want dat past maar lastig in zijn leerstuk van de Heilige Beginsel van het Agglomeratievoordeel. In dit verband merkten wij in een eerdere polemiek met onze Amsterdamse planoloog in *De Ingenieur* het volgende op: *"Brainport Eindhoven [bijvoorbeeld] dankt zijn innovatieve voortrekkersrol op gebied van hightech en ICT niet zozeer aan zijn agglomeratievoordeel, zoals dat in het hedendaagse planologenjargon heet, maar aan het ontstaan van bedrijvenclusters in de omringende kleinere steden die elk met hun specialisaties elkaar goed aanvullen. Dit is dus het tegenovergestelde van de door Hemel bejubelde megastad. Het succes van een dergelijk 'gespreid netwerkmodel' heeft niet alleen school gemaakt in Noord-Brabant, maar bijvoorbeeld ook - en beduidend eerder - in de stedelijk-industriële structuur van de geavanceerde Duitse deelstaten Beieren en Baden-Württemberg. Dat zijn innovatieve koplopers, niet alleen in eigen land maar ook in Europa en de wereld - , net als ASML in 'ons' Brabantse Veldhoven. De omvang van de ecologische voetafdruk die in Hemels visie bij kleinstedse verstedelijkingspatronen buitenproportioneel zou zijn kan gecompenseerd worden door een met het gespreide verstedelijkingsmodel bij uitstek goed mogelijk te maken regionalisering van economische en ecologische kringlopen - de twee genoemde Duitse deelstaten presteren op duurzaamheidsvlak juist opvallend goed"* [2].

### **=Frankrijk: de 'gele hesjes' en het metropolitane verdriet**

Hemels overspannen reactie staat niet op zichzelf en komt waarschijnlijk voort uit angst dat hij de grond onder de voeten voelt verdwijnen. Want nagenoeg overal - niet alleen in Nederland maar vooral ook in het vanouds eerder en sterker gemetropoliseerde buitenland - ligt de megastad met zijn oprukkende gentrificatie met de daarmee gepaard gaande ruimtelijk-sociale segregatie en de teloorgang van de leefbaarheid onder vuur. De kritiek op deze uitwassen van de metropole verstedelijking is sterk groeiende, de laatste maanden met name in Frankrijk - dit naar aanleiding van

de opstand van de 'gele hesjes'. Die hesjes vormen in alles het tegendeel van waar Macron en zijn sociale milieu voor staan. De huidige Franse president is namelijk niet alleen de 'president van de rijken' maar ook en vooral de president van de steden - van de *booming* metropolitane stadsregio's als Lyon en Bordeaux en de succesvolle yuppen die daar wonen. De activisten van de pendelende gele hesjes mogen daar misschien wel noodgedwongen werken maar wonen om financiële redenen verderop - op het omringende platteland waar het openbaar vervoer inde loop der tijd grondig is afgebroken ten gunste van de verdere uitbouw van TGV's voor het snelle metropolitane Frankrijk [3]. Of zij zijn blijven wonen op het platteland en in de oude industrievieren waar de werkgelegenheid sociaal en economisch inmiddels verregaand is geërodeerd. De verstedelijking van Frankrijk is de afgelopen vier decennia verlopen langs een bewust door de centrale overheid gestuurde politiek van een gebundelde deconcentratie van meerdere metropolen naast de hoofdstad. Dit om de opper-metropool Parijs te ontlasten ten gunste van de demografische en economische ontwikkeling van een reeks van steden met metropolitane potenties die in een hoefijzerpatroon op geruime afstand van de nationale hoofdstad af liggen, tegen de wijzers van de klok in ondermeer: Rennes, Nantes, Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Lyon/ Grenoble en Straatsburg [4] (later is daar bij de bouw van de Kanaaltunnel Rijsel/ Lille nog bij gekomen). Dit ruimtelijke beleid heeft opvallend goed gewerkt, misschien wel iets *te* goed, zo lijkt nu. De bevolking van Parijs en zijn directe agglomeratie stagneerde om de laatste vijf jaar zelfs te gaan krimpen [5] - een ontwikkeling die zich het komende decennium lijkt door te zetten. De metropolen in het 'hoefijzer' zijn daarentegen de laatste decennia demografisch en economisch als kool gegroeid. Zo werd tussen 2009 en 2010 drie kwart van de economische groei behalve in en rond Parijs vooral in en om het hoefijzer van snel groeiende metropolen gerealiseerd. Daarbij komt ruim de helft van de werkgelegenheidsgroei in maar in zo'n twaalf van de 36.000 gemeentes die het land rijk is terecht, zoals Parijs, Nantes en andere steden in het hoefijzer. Een groeiend percentage daarvan, met name in de dienstensector, concentreert zich in de stadscentra. De hoger gekwalificeerden vinden hun domicilie dichtbij hun werk in een steeds duurder wordende stad, de lager gekwalificeerden zien zich gedwongen steeds verder buiten de stad onderdak te vinden, maar blijven voor hun werk er wel op aangewezen - of blijven zelfs soms zonder onderdak en slapen dan desnoods in hun auto zoals in het de laatste jaren wel heel erg snel groeiende Bordeaux. Een dergelijke extreme met de metropolisering gepaard gaande gentrificatie vormt naast de nog steeds verder doorzettende erosie van traditionele industrieën een van de belangrijkste oorzaken van de structureel relatief hoge werkloosheid in Frankrijk [6].

### ***=Nederland: van 'Deltametropool' naar Nieuwe Waaiestad en Noorder-Randstad!***

Dergelijke metropolitane ontwikkelingen met bijbehorende gentrificatie en woningnood aan de onderkant van de arbeidsmarkt blijven natuurlijk niet beperkt tot Frankrijk maar doen zich wereldwijd voor: in Londen, New York, San Francisco, Shanghai, Hongkong. Een opmerkelijke uitzondering op deze mondiale regel vormt het Duitse - meer algemeen Midden-Europese - fijn gemodelleerde patroon van een gespreide verstedelijking *mét* een daaraan gekoppelde bedrijvigheid. een economisch en qua ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid een zeer succesvol 'model', zoals we hiervóór al aan stipten toen we de industrialiserings- en verstedelijkingsontwikkelingen en van Noord-Brabant met de Duitse deelstaten Beieren en Baden-Württemberg met elkaar vergeleken. Nederland sloot lange tijd redelijk goed aan op het Duitse patroon, maar heeft sinds de

neoliberale jaren 90 van de vorige eeuw lelijk in metropolitaan vaarwater laten meesleuren. Van aansluiting bij de Duitse verhoudingen is overigens echter zeker niet in alle opzichten sprake. Op een aantal gebieden zijn er duidelijke verschillen. Allereerst is de ruimtelijke ordening van Nederland sterk op Holland gericht, vanouds politiek, cultureel en economisch immers het dominante gewest. In Duitsland kent historisch meerdere machtscentra. Sinds de Bataafse Republiek, eind 18<sup>e</sup> eeuw, is de Hollandse dominantie nog eens versterkt door de instelling van een strak centralistische eenheidsstaat. Die dominantie komt in de naoorlogse planologie tot uitdrukking in een sterke en continue oriëntatie op de Randstad, halfhartige spreidingspogingen van industrieën en Rijksdiensten daargelaten. Daarbij werd in en om de Randstad vanaf de jaren '60 van de vorige eeuw gekozen voor een ruimtelijk beleid van zogeheten gebundelde deconcentratie [7] zou de verdere stedelijke dichtslibbing van het westen des lands moeten voorkomen door het concentreren van de verstedelijking in bepaalde groeikernen - oorden als Purmerend, Zoetermeer, Spijkenisse. Ze werden volksmond weldra slaapsteden genoemd, ten teken dat de werkgelegenheid niet of maar weinig meeverhuisde. Dat beleid genereerde veel extra pendelverkeer - dat schrikbeeld verklaart ook Hemels angst voor een ongecontroleerde spreiding van verdere verstedelijking in de toekomst. Vanaf de sterk op privatisering gerichte jaren 90 moest alle verstedelijking weer in de grote steden in de Randstad gezocht worden met de zogeheten VINEX-wijk [8] als speerpunt en de koopwoning als boegbeeld - het concept van de 'Deltametropool' was geboren. In de huidige discussie over een nieuwe woningbouwopgave vergelijkbaar met de VINEX-opgave van weleer is opnieuw de vraag actueel: gaan we door op het platgetreden en inmiddels vanuit klimaatadaptief oogpunt achterhaalde [9] Randstad-/Deltametropool-spoor of zoeken we nieuwe wegen? Nieuwe wegen? Wij zouden willen zeggen: andere wegen die niet zozeer nieuw zijn, maar wel anders - toekomstbestendig en tegelijk aansluitend op andere, in de Nederlandse context minder dominante ruimtelijke benaderingen en praktijken. Praktijken en benaderingen die in Noord-Brabant werden ontwikkeld, al direct na de oorlog in een **Provinciaal Welvaartsplan** waarin bewust werd aangestuurd op spreiding van de verstedelijking van meerdere steden en strategisch gelegen dorpen, direct gekoppeld aan de facilitering van de nodige bedrijvigheid [10]. De motieven mogen dan niet primair uit planologische motieven maar veeleer uit ideologisch-religieuze motieven voortgekomen zijn [om de Brabander te behoeden voor de ontkerstening die de gang naar de grote stad met zich mee zou brengen], op de langere termijn heeft deze aanpak de nodige voor een belangrijk deel positieve effecten gesorteerd. Zo heeft de koppeling van de spreiding van de verstedelijking met die van de bedrijvigheid een belangrijke basis gevormd voor de ontwikkeling van de *High-tec* bedrijvencluster die vanaf de jaren 90 in en om Brainport Eindhoven werd opgebouwd - geheel op eigen Brabantse kracht overigens, tegen alle schaamteloze bevoordeling door het Rijk van de Randstad in. De Brabantse planologische aanpak heeft natuurlijk ook tot schaduwkanten geleid in de vorm van een op bepaalde punten beduidend te ver doorgesloten suburbanisatie [men had bijvoorbeeld wel strenger mogen zijn in de keuze van de groeidorpen en -steden]. Overigens werd de spreiding in de loop van der jaren stukje beetje bijgestuurd in de richting van een meer stadsregionale benadering.

Zoeken naar andere wegen in plaats van de geijkte Randstad-benadering mag daarom geen vrijbrief worden voor ongebreidelde suburbanisatie, maar moet openingen bieden voor een gerichte structuur van een klimaatbestendige waaierstad met afwisselend stedelijke 'ribben' met daartussen groenblauwe 'scheggen'. Een nieuwe, deels bewust gestuurde **Nieuwe Waaierstad** in plaats van de waaierstad die nu al ondanks alle Randstad-bevoordeling ongecoördineerd, onevenwichtig en scheef groeiend aan het ontstaan is. Bij die Nieuwe Waaierstad kunnen plannen als het spoorplan van Van Veldhoven welkom zijn, maar zijn bij lange na niet genoeg. Om te voorkomen dat Hemels ultra-suburbane angstvisioenen bewaarheid zouden worden zouden er aanvullend het nodige heel gericht in veelbelovende regio's geïnvesteerd moeten worden, niet alleen in openbaar vervoer binnen die regio's maar ook in de verbindingen met steden en hun universiteiten net over de grens waar interessante kenniscoalities kunnen worden aangegaan. En niet alleen vervoersinvesteringen maar ook investeringen over een beduidend breder terrein, van volkshuisvesting tot en met

kennisinfrastructuur en klimaatadaptatie. Welke regio's daar voor in aanmerking komen? In Waaierstad-verband de stedelijke rib van Brabantstad en Limburg met op zijn minst goede verbindingen met Düsseldorf en Aken alsook de rib van Utrecht naar Knooppunt Arnhem Nijmegen. En in het noordoosten des lands in de configuratie die wij eerder '**Noorder-Randstad**' doopten [11] de rib Zwolle - Twente met ov-verbindingen met Münster en Osnabrück en de rib Groningen - Assen - Eemshaven met verbindingen Bremen en Oldenburg.

### **=Tussen tuindorp en pooierpaal....**

Wat er in een dergelijk ruimtelijk langetermijn-scenario terecht moet komen van de Randstad? In ieder geval een stuk leefbaarder en veiliger situatie, waarin de waterstaatkundig meest precare zones tijdig ontstedelijkt worden om de nodige ruimte te kunnen aan de toenemende dynamiek van het water. En een meer ontspannen en sociaal rechtvaardiger situatie, waar bijvoorbeeld op Rotterdam Zuid de gewone inwoner niet langer bedreigd wordt door de sloop van Tuindorp Vreewijk enerzijds en anderzijds door het uit de grond schieten van een wolkenkrabber-complex op Katendrecht - in de volksmond inmiddels al 'pooierpaal' gedoopt.

## **NOTEN**

[1]

**Zef Hemel over superspoorplan: 'Duivels'** In: **Stadszaken** van 6 februari 2019; zie ook link: <https://www.stadszaken.nl/ruimte/mobiliteit/2027/zef-hemel-over-superspoorplan-faustiaans>

[2]

Jan Dirk Dorrepaal en Steven van Schuppen, **Waaierstad wint – Lage Landen vormen succesvol stedelijk weefsel** In: **De Ingenieur** januari 2017

[3]

Zeer illustratief in dit verband is de achtergrondonderzoeksnotitie die de **Fondation Jean Jaurès** in november [2018] het licht deed zien waarin ondermeer werd ingezoomd op het gebied Nord/ Pas de Calais, waar de wegblokkades van de hesjes zich niet alleen concentreren in de oude ziertogende mijnrevieren maar met name op zeer opvallend ook en nog sterker p strategisch gelegen rotondes aan de randen van een de laatste decennia met de opening van de Kanaaltunnel sterk opgekomen stad als Rijsel/ Lille als symbolische *landmarks* in hun strijd. Meer hierover zie: Matthieu Goar, **Les "gilets jaunes", symptôme du déclassement** In : **Le Monde** van 29 november 2018, blz. 8 [met intrigerende themakaart van Nord/ Pas de Calais]

[4]

Zie over dit urbane hoefijzer o.m.: Jean Louis Guigou, **Amenager la France en 2020. Mettre les territoires en mouvement** Parijs [La Documentation française/ DATAR et al.] 2002

[5]

De bevolking van stad Parijs zelf kromp de laatste vijf jaar met maar liefst 60.000 inwoners, net zoveel als bijvoorbeeld de complete bevolking van het befaamde 9e arrondissement met de *Opéra* en *Boulevard Haussmann*. .

[6]

Béatrice Madeleine, [Dossier] **Emploi, le défi du logement** In: **Le Monde** van 5 februari 2019 [katern Eco & entreprise] blz. 6-7. Over de uit de hand lopende ontwikkelingen in Bordeaux zie ook: Isabelle Rey-Lefebvre, **Ambarès, banlieue congestionnée de Bordeaux** In : **Le Monde** van 5 februari 2019 [hoofdkatern] blz. 12. Overigens kan natuurlijk tegelijkertijd de gentrificatie de toestand van de achtergebleven armen in en om

stadscentra en metropole zones des te schrijnender en problematischer maken, zie: Patrick Roger, **Jacues Lévy: “La question de pauvreté se pose encore plus dans les centres urbaines”** In *Le Monde* van 14 februari 2019

[7]

De term stamt uit de befaamde **Tweede nota over de ruimtelijke ordening in Nederland** Den Haag 1966

[8]

VINEX: zie o.m. J.G.M. Albers, **Vierde Nota over de ruimtelijke ordening extra Deel 4: Planologische Kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid** Den Haag 1993

[9]

*Vanuit klimaatadaptief oogpunt achterhaald:* zie in dit verband het pleidooi in vorige [winter]nummer [2018/2019] ons kwartaaljournaal op deze site voor een om klimatologische redenen op termijn afbouwen van de verstedelijking in het waterstaatkundig kwetsbare westen des lands: **Doorpakken aan de natte kant van de ‘Drooglijn’**

[10]

Dr. J.J.E. de Quai, [e.a.], **Praeadvies inzake een Welvaartsplan voor de provincie Noord-Brabant** Den Bosch 1947

[11]

Zie op deze site o.m. het hoofdartikel van Zomer 2017: **Operatie Noorder-Randstad lijkt voor een deel uit zichzelf op gang te komen maar verdient nog wel wat flinke extra zetjes**