

Exercities voor de **Grote Ruimtelijke Transformatie**

voor, op en achter de *Drooglijn*

"*Dan liever de lucht in..*" aldus Van Speijk en hij blies in 1831 zijn kanonneerboot op, bemanning inclusie. Misschien van toepassing op de stedenbouwers van nu met hun hyperhoogbouwplannen in de Randstad om de uitzichtloze debatten over volkshuisvesting in een keer te beëindigen. Helaas, er dreigt een andere 'uitdaging' die het hele volkshuisvestingsvraagstuk en zelfs ook de Randstad zelf op zijn kop gaat zetten. De dreiging van de komende ongekende wateroverlast, die niet meer te bezweren valt met ingenieurskunstjes. De gebieden ten noordwesten van de 'Drooglijn' Groningen - Breda [lopend via o.m. Zwolle, Amersfoort, Utrecht, Arnhem/ Nijmegen en Den Bosch] lopen onder water [1]. Natuurlijk blijven er nog delen boven water zoals de duinen, Europoort/Maasvlakte, 't Gooi etcetera, maar de rest wordt in feite onbewoonbaar. De reactie kan natuurlijk zijn dat we het wel zullen zien als het zover komt, maar we zouden toch beter op tijd - dus feitelijk van nu af aan - kunnen beginnen met 'verhuizen'. Een ingrijpende en ingewikkelde operatie over meerdere decennia – waar te beginnen? Hieronder de eerste denk- en reken-exercities in die richting.

=Vinexit noch Novinex

De afgelopen decennia is er fors gebouwd en dat lijkt in de toekomst alleen nog maar toe te nemen. Hele stadswijken werden en worden er uit de grond gestampt - van de VINEX-wijken [*Vierde Nota Ruimtelijke Ordening EXtra*] waar in de jaren 90 mee begonnen werd tot en met de nieuwe woningbouwopgave in het kader van de Nationale OmgevingsVisie [NOVI] die voor het begin van het volgende decennium op de rol staat. Komen we van de VINEX-wijken van weleer nu terecht in de NOVI-wijken [2] van de toekomst? Vervallen we dan in dezelfde fout om het leeuwendeel op de Randstad en contreien te concentreren of grijpen we eindelijk de gelegenheid aan om met het oog op een toekomst vol wateroverlast te gaan kijken hoe we ruimtelijk gaan herindelen - met meer nadruk op de relatief veilige, zuidoostelijke kant van de 'Drooglijn'? Wat kan dan gehandhaafd/aangepast worden en wat wordt gesloopt zonder dat er nieuwbouw voor in de plaats

komt? Voor dit laatste zal dan ergens anders zo mogelijk in ons land ruimte gevonden moeten worden - dus in een van de regio's Groningen/Drente, Zwolle/Twente, Utrecht/KAN en Brabantstad/Limburg. Regio's die ondanks schaamteloze Randstad-bevoordeling al eer langer economisch opvallend in de lift zitten, maar gezien de gewenste verschuiving van het economische en demografische zwaartepunt naar het zuidoosten wel nog wel extra zetjes kunnen gebruiken, en nog wel beduidend meer dan dat. Daarbij gaat het niet alleen om een woningbouw- 'verhuizing', maar ook om een transformatie op een veel breder front: van economie en infrastructuur tot en met cultuur en kennis. Gelukkig hoeven we daarbij niet bij nul te vertrekken. De basis-infrastructuur ligt er immers al, maar verdient echter wel op essentiële punten aanvulling en herstructurering.. Zo zijn de bestaande transportnetwerken zijn te sterk op verbindingen met de Randstad gericht, terwijl er juist behoefte is aan meer [openbaar] vervoersinteractie binnen genoemde regio's zelf. Kennisinstituten zijn er ook de nodige, maar het is zaak ze te versterken door ze beter aan te sluiten op de relevante universiteiten en hogescholen over de grens: Groningen - Bremen en Oldenburg, Enschede - Munster, Eindhoven - Aken en Leuven. En dan zijn er natuurlijk nog de aantrekkelijke betrekkelijk groene leefomgeving, maar daarbij is het met alle beoogde verstedelijking zaak de Randstedelijke dichtslibbingsfouten hier te vermijden - de kip met de gouden groene eieren is sneller geslacht dan planologen doorgaans bevroeden.

=Een gefaseerde en selectieve terugtocht

Aan de noordwestelijke, natte, getroebleerde kant van de 'Drooglijn' is een goed uitgewogen terugtrekkingsstrategie geboden, waarbij naar tijd en plaats wordt meebewogen met de veranderende klimaat- en watercondities en de veranderende inzichten daarin. In de eerste fasen van de terugtrekking zouden we kunnen volstaan met het vrijwaren van bepaalde zones van verdere verstedelijking - niet alleen om hun eigen veiligheid, maar vooral ook omdat hiermee waterbezwaar en elders op beduidend grotere schaal en ernstiger gevolgen te kunnen voorkomen. Tegelijkertijd zouden andere zones van vitaal belang vooralsnog extra versterkt moeten worden, om te beginnen in de vorm van compartimentering waarbij slim aangesloten wordt op reeds bestaande structuren als dijken en ophogingen voor [spoor]wegen en haventerreinen als die in en om de Rotterdamse havengebieden. Of en in welke mate die in volgende stadia gehandhaafd dan wel weer opgegeven moeten worden hangt af van de omstandigheden. In volgende stadia komt onvermijdelijk het thema sloop van bebouwing om de hoek kijken. Dat onderwerp moet niet te lang uitgesteld worden - er zou *nu al* onderzocht moeten worden welke locaties in klimaatadaptieve selectieve slooperoperaties het eerst aanbod zouden moeten komen en waarom.

Los van de kwantitatieve waterproblematiek speelt bij de keuze van strategieën ook het probleem van de verzilting aan de zilte kant van de steeds verder landinwaarts verschuivende 'Zoutlijn'. Waar te anticiperen op de ontwikkeling van zilte teelten en kweken, hoe deze te combineren en tegelijk scheiden van zoete milieu's? Deze verziltingsthematiek zou wel eens veel eerder zou kunnen gaan spelen dan met tot voor kort had kunnen bevroeden - om te beginnen het westelijk deel van Hollands Groene Hart bijvoorbeeld. Het anticiperen daarop heeft verregaande consequenties voor ruimtelijke keuzes binnen een veel wijdere bandbreedte: waar en hoe te vernatten, waar te compartimenteren en te versterken, .waar en hoe te ver- dan wel te ontstedelijken?

En tenslotte: hoe de komende vernattingen en verdrassing te combineren met de woningbouwopgave die hier zeker het komende decennium nog nodig zal zijn om de ergste woningnood te lenigen? Compact en hoog bouwen nabij spoorstations in de steden alléén is een verleidelijk-overzichtelijke optie, maar genereert op zijn beurt problemen op leefbaarheidsgebied als verkeerscongestie en gentrificatie en legt de verdere verstedelijking veel te sterk vast terwijl juist flexibiliteit hier voor de toekomst geboden is. Daarom wordt het tijd dat er serieus werk gemaakt

wordt van watercompatibel al dan niet drijvende relatief goedkope woonvormen die inzetbaar zijn in dras- en plaszones - niet alleen voor de komende tijd, maar ook structureel voor de langere termijn.

=Ontwikkelingspeerpunten op en achter de 'Drooglijn'

We hebben het hier met opzet niet alleen over *achter* de Drooglijn, maar juist ook *op* die lijn omdat die het in de toekomst in zich heeft zich in de toekomst te ontwikkelen tot belangrijke interactieve contactzone - net zoals bijvoorbeeld de kust die functie nu vervult. Overgangen tussen nat en droog vervullen wel vaker zo'n rol. Hier aan 'onze' Drooglijn zijn op zijn minst de volgende locaties aan te wijzen die vooral door contacten met aangrenzende gebieden potenties bezitten om uit te groeien tot 'ontwikkelingspeerpunten' - economisch, sociaal, cultureel. Of zij deze rol echt kunnen gaan vervullen in de delicate verhoudingen in dit soort kwetsbare overgangsgebieden hangt af van de mate waarin de actoren in deze zones in staat zijn om de hier nodige ecologische zorgvuldigheid te betrachten en het vereiste gevoel voor de taal van het landschap te ontwikkelen.

=Het gaat hier dan met name om de volgende 'ontwikkelingspeerpunten' van zuidwest naar noordoost:

>oostelijk Noord-Brabant met 'Brainport Eindhoven' als economische motor en de agglomeratie Den Bosch - Oss als 'contactzone-stad' op de Drooglijn. Directe lijn [A2] met Utrecht aan de zuidostrand van Randstad Holland en nader te ontwikkelen lijnen met het Duitse [Düsseldorf en Aken met zijntechische hogeschool] en Vlaamse [Leuven met zijn universiteit] achterland. In de Drooglijn-contactzone bij Den Bosch en Oss is een uitgewogen zoneringsgeboden: nadruk van de verstedelijking achter de 'Drooglijn', ruimte voor een moderne overlaat met overslagbestendige dijk aan de lage Maaskant en daar tussen een zone met natuurinclusieve landbouw onder een flexibel waterpeilregime met mogelijkheden voor waterbuffers en ruimte met zeer selectieve verstedelijking [3].

>het Knooppunt Arnhem - Nijmegen [KAN] als contactzone-agglomeratie bij oostelijkste inham in onze Drooglijn. Met verbindingen met 'Green Valley' [LU Wageningen] in het westen, de driehoekstad Zutphen – Apeldoorn - Deventer in het noordoosten en over de grens Oberhausen aan de noordrand van het Ruhrgebied. In en om het KAN kunnen de nodige buiten- én binnendijkse waterverruimende ingrepen aan de orde komen boven op wat al in het kader voor 'Ruimte voor de rivier' werd gerealiseerd - in de toekomst ondermeer rond de splitsing van Waal en Pannerdens Kanaal in en om bijvoorbeeld het Rijnstrangengebied. Ook stedelijke herstructurering is hier nodig waarbij minder eenzijdig wordt ingezet op verstedelijking tussen Waal en Nederrijn.

>Zwolle - Twente met Zwolle als verkeersknooppunt bij uitstek voor noordoostelijk Nederland en via Twente [TU in Enschede] verbindingen met het Duitse achterland [de universiteitssteden Münster en Osnabrück]. Zwolle is hier de contactzone-stad op de op de Drooglijn, gelegen aan de rand van de delta van Vecht en IJssel. Wat betreft de waterhuishouding moet er hier in Vecht- en IJsseldelta op termijn rekening gehouden worden met een stijgende zeespiegel, om te beginnen als de komende decennia het waterpeil onvermijdelijk hoger opgezet moet worden om de zoetwaterhuishouding van zowel Noord- en Zuid-Holland, Utrecht als de noordelijke provincies zo lang mogelijk tegen de opkomende verzilting te kunnen beschermen [4]. In dit verband is het zaak dat het zwaartepunt van Zwolse agglomeratie verschuift, weg van de op termijn waterstaatkundig precaire stadsuitbreidingen in de Polder Mastenbroek en ten zuiden en westen van Kampen, om zijn verstedelikkingsheil oostwaarts te zoeken.

>Groningen - Assen [- Eemshaven] met verder te ontwikkelen connecties over de grens met universiteitssteden Bremen en Oldenburg met hun kennisexpertise op het gebied van duurzame energie [er bestaan goede banden met de RUG] en de al genoemde Eemshaven als veelbelovende

groene energiehub. Om waterstaatkundige redenen zou het in de rede liggen om verdere verstedelijking op termijn vooral zuidwaarts te richten, verder het Drents Plateau op - in ieder geval weg van het lage gebied binnen de driehoek Groningen - Delfzijl - Winschoten, een zone die onder invloed van de aardgaswinning de afgelopen halve eeuw de nodige bodemdaling heeft ondergaan.

=Woningen-sommetjes op de achterkant van een sigarendoosje

De hele transformatie-operatie gaat niet in de laatste plaats over het slopen van woningen aan de ene kant van de 'Drooglijn' en het bouwen aan de andere kant. Aan wat voor orde van grootte zouden we dan moeten denken en aan wat voor termijn? Laten we hier een eerste poging tot een rekensommetje op de achterkant van een sigarendoosje wagen.

Op dit moment hebben Noord – en Zuid Holland, Flevoland en Zeeland plus nog een klein stukje Utrecht ten Westen van de Drooglijn circa 7,4 miljoen inwoners. Als we in komend decennium een begin maken met inwonerkrimp in dit door wateroverlast bedreigde gebied, dan moet er - inclusief een stop op nieuwe inwoners ! - gedacht worden aan bijvoorbeeld een nieuw inwoneraantal van circa vijf miljoen in 2100. Dat wil zeggen een krimp van 30.000 inwoners per jaar oftewel een sloop van zo'n 10.000 woningen zonder herbouw. Rekening houdend met bestaande woningtekort zal er in de eerste jaren nauwelijks sprake zijn van sloop zonder terugbouw. De woningbouwproductie ten oosten van de Drooglijn zal dan wel minimaal op het zelfde niveau moeten blijven. Bij dit alles is regulering van woningbouw in het gebied tussen Zout-en Drooglijn voorlopig niet aan de orde, voor de levensduur van de huizen men we een periode van grofweg tussen 50 a 100 jaar.

Tienduizend huizen per jaar over een periode van een eeuw. Dat is op het eerste gezicht haalbaar en te overzien. Maar hoe langer we de eerste stappen in deze richting uitstellen, des te groter wordt het risico dat we later alleen nog maar hopeloos achter de ontwikkelingen kunnen aanhollen.

NOTEN

[1]

Zie voor een illustratief kaartje van deze Drooglijn in de toekomst deze link:

<https://www.uu.nl/en/news/rising%20sea%20levels%20on%20plan%20B#gallery-166111-1>

[2]

De term 'NOVI-wijken' is van Marcel Bayer, ***De NOVI-wijken komen er aan, of we dat nou leuk vinden of niet***
In: **ROMagazine** van 15 november 2018

[3]

Een en ander wordt uiteengezet in het ontwerpend onderzoek ***Moerasdraak bespeelt waterwolf*** dat dit voorjaar [2019] door Arjan Nienhuis en Steven van Schuppen afgerond wordt. Hierin wordt ingegaan op de ruimtelijke consequenties van de noodzakelijke klimaatadaptatie op langere termijn in de agglomeratie Den Bosch - Oss en het stroomgebied van de voormalige Beerse Maas. In het volgende [zomer]nummer van het kwartaaljournaal op deze website gaan we hier nader op in.

[4]

Daarom speelde de Deltacommissie in het vorige decennium op een gegeven moment met het idee het IJsselmeerwaterpeil 1,5 meter op te zetten, iets dat men later uit de kortere termijnplannen heeft geschrapt. Zie in: Arjan Nienhuis, ***Ontwerpenvenster 2 IJsselmeer en meer IJsselwater - Een ontwerpverkenning in de IJssel- en Vechtdelta*** In: Arjan Nienhuis, Maarten Peters, Steven van Schuppen e.a., ***Atlas Landschap van de Koude Oorlog - Veluwe en IJssel*** Den Haag 2009, blz. 136

