

Waar gaat de metropoolregio Rotterdam - Den Haag heen?

# Naar zee!!

***Tweede Maasvlakte en Zandmotor – twee majeure ruimtelijke ingrepen. Wat is de impact daarvan op het stedelijk patroon? En dat met het vooruitzicht van een [inmiddels drie-] dubbele krimp: demografisch, hydrologisch én economisch? Een en ander vergt een andere benadering van de verstedelijkingspatronen waar bijvoorbeeld de provincie Zuid-Holland van uit gaat. Écht vooruitzien is meer dan domweg extrapoleren.***

Rotterdam en Den Haag hebben tot voor kort met de ruggen naar elkaar toe gestaan. Daar is in zeer recente tijden verandering in gekomen – men spreekt nu zowaar plechtig van de ‘metropoolregio Rotterdam - Den Haag’. Er valt inderdaad zeer veel voor te zeggen om deze steden en hun ommelanden als één stedelijke regio te beschouwen en te behandelen. Ze liggen doodeenvoudig te dicht bij elkaar voor steden van deze omvang om apart te benaderen. De interactie tussen beide steden is uitgesproken sterk, zelfs sterker dan men op grond van hun omvang en hun geringe onderlinge afstand zou verwachten.

De naamgeving van de stedelijke dubbelstadregio suggereert dat er sprake zou zijn van twee gelijkwaardige partners. Daar is natuurlijk geen sprake van. Allereerst vanwege het feit dat Den Haag vergeleken met Rotterdam de helft minder aan ommelanden heeft – in het westen ligt geen land, maar de Noordzee. De cirkel van de Rotterdamse ommelanden is bovendien beduidend wijder dan de Haagse - binnen het bereik van de Maasstad vallen ook de Drechtsteden in zuidoostelijke richting, Hoogvliet-Spijkenisse in het zuidwesten en -lest best- in het westen het Nieuwe Waterweg. Dat laatste gebied ligt ook in Haags vaarwater en dat zou dat in de toekomst sterker kunnen worden. Een combinatie van twee majeure ruimtelijke ingrepen zou dat proces kunnen intensiveren en versnellen. We doelen daarbij op de aanleg van de Tweede Maasvlakte en de Zandmotor. Die ingrepen hebben niet alleen invloed op de kustmorfologie, maar ook op het stedelijk weefsel van de regio. Een westwaartse verschuiving van dit weefsel ligt in de rede. De Rotterdamse haven is al sinds de Tweede Wereldoorlog gestaag aan de wandel op weg naar de kust, met de Tweede Maasvlakte als [voorlopige?] eindbestemming. Ten noorden van Nieuwe Waterweg versterkt de Zandmotor de kust. Versterken in meervoudig opzicht. Een breder strand een bredere duinkust zijn beter bestand tegen de luimen van de zee. Met de uitvoering van het project kan het land direct achter de duinen attractiever worden, ook voor hoogwaardige woonlocaties. Een voorbode daarvan is het project ‘Westlandse Zoom’ tussen Den Haag en Monster, waarbij glas voor steen wijkt.

## *Driedubbelkrimp*

Bekijk deze ontwikkeling door de oogharen. Betrek hierbij de grondtoon van stagnatie en op termijn van krimp. Demografisch én economisch, dat laatste vooral wat betreft de werkgelegenheid - haven en rijksoverheid zijn niet meer de banenmotoren van weleer. In de haven heeft de groei van het scheepvaartverkeer niet meer een dusdanig effect op de gelegenheid dat het vroeger had. Automatisering en verhoging van de productiviteit generen arbeidsuitstoot. Bovendien heeft de goederenstroom die in de Rotterdamse haven overgeslagen heeft vooral buiten de regio economisch

effect. Daar wordt een belangrijk deel van de toegevoegde waarde gerealiseerd. En dan niet alleen in het achterland, maar ook overzee. Volgens de prognoses zal een aanzienlijk deel van de overslag op de Tweede Maasvlakte zijn weg vinden naar andere Noordwest-Europese zeehavens. Ook bij de Rijksoverheid is sprake van krimp. Dat heeft binnenlandse en buitenlandse oorzaken. Binnen de landsgrenzen hevelt het rijk bevoegdheden over naar langere overheden, met name naar het middenbestuur. Buiten de grenzen wordt wat vroeger op het bordje van Den Haag lag meer en meer geregeld en beslist in Brussel. Dat is een proces dat al langer aan de gang is en door de Eurocrisis alleen versneld wordt.

Tegen deze achtergrond van stagnatie en krimp van werkgelegenheid en bevolking doemt het volgende beeld op. Rotterdam - Delft - Den Haag blijft de belangrijkste stedelijke as, met Rotterdam als de onbetwiste city van de hele stadsregio. Den Haag, althans het strand/zandgedeelte, vervult de rol van buitenwijk voor het gegoede deel van de Maasstad [dat is al zo sinds de 19<sup>e</sup> eeuw] en breidt zich zuidwestwaarts verder langs de kust uit. Hier nestelt zich het hogere kader dat gericht is op de Rotterdamse haven, goed bereikbaar via een nieuwe tunnel links of rechts van Maassluis. Voor de 'havenarbeiders' wordt een woonstee aan de zuidwestelijke oever van de Nieuwe Waterweg de meest voor de hand liggende, Spijkenisse e.o. bijvoorbeeld. De minder aantrekkelijke delen van de stad Rotterdam, Delft en het veengedeelte van Den Haag dunnen allengs uit. Het zelfde stagnatie- en uitdunproces is denkbaar voor het stedelijk gebied ten oosten van de as Den Haag – Delft - Rotterdam.

Voeg bij dit alles ook de hydrografisch beïnvloede landkrimp, der Dritte im Schrumpfbunde. Verhoogde overstromingskansen en verzilting in het venige achterland zullen meer en meer beperkingen opleggen aan verdere urbanisatie en nopen op termijn zelfs tot ruimtelijke inkrimping van het stedelijk gebied. In welk waterscenario dan ook zullen er binnen het stedelijk gebied waterwisselruimte en waterbuffers ingericht moeten worden met het oog op de steeds sterkere fluctuaties in de watertoevoer [zee, rivieren, in de vorm van hemelwater]. Zoeklocaties voor extra waterberging voor extreem droge en natte perioden komen steeds hoger op de agenda te staan. Dat geldt zeker voor de metropoolregio Rotterdam - Den Haag met in het hart het hoogheemraadschap Delfland - 70% van het oppervlakte is hier verhard in de vorm van de stenen stad en de glazen stad. De stenen stad dunt langzaam uit. En verschuift deels naar de kust, naar de binnenduinrand. Daar zal het glas voor de steen moeten wijken.

#### *Consequenties voor de stenen en de glazen stad*

Wanneer komen de minder aantrekkelijke delen van het stedelijk gebied bij een grondtoon van stagnatie en krimp in aanmerking voor sloop? Als het om de stenen stad gaat is de ouderdom een belangrijke factor, in ieder geval financieel, bij matig tot slecht onderhoud ook op technisch vlak, en als het karakter van de bebouwing niet meer aansluit op de veranderingen in de samenleving op kwalitatief-maatschappelijk gebied. Financieel ligt de afschrijvingstermijn voor 'steen' rond een halve eeuw. Vanuit dit oogpunt kan alles dat vóór de jaren zestig gebouwd nu al rijp zijn voor de sloop zonder dat er sprake is van al te veel kapitaalsvernietiging. In de komende decennia komen de daarop volgende 20<sup>e</sup>-eeuwse bouwdecades in het vizier. Na 2050 komen de Vinex- en de post-Vinexlocaties in beeld.

Niet onbelangrijk voor het toekomstige stedelijk patroon in de regio is de kaart waarop de jaarringen van de stedelijke bebouwing staan. Combineer deze kaart met gegevens omtrent de transportlogistieke ligging, woon- en leefaantrekkelijkheid en sociaal-culturele duurzaamheid van de diverse delen van de stenen stad, dan tekenen zich andere patronen af dan die prijken op de vigerende plankaarten, nota's en prognoses. Neem de provincie Zuid-Holland met zijn nieuwe structuurvisie 2020 met een doorkijk tot 2040. Het stedelijk hoofdpatroon heeft zich uitgebreid buiten en vooral ten oosten van de as Rotterdam Den Haag, inclusief ten noordoosten en zuidoosten daarvan, en dat gaat de komende periode kennelijk gewoon zo door, inclusief nota bene het stedelijk gebied Gouda - Zuidplas. Onverbeterlijk, volledig in de greep van een extrapolatieobsessie, deze provinciale planologen. Is er een dokter in de zaal? Anders gebeuren er ongelukken, waarvan het bouwen voor de leegstand van morgen nog het minste is. Wie serieus werk

wil maken van een analyse van de financiële, bouwtechnische, hydrologische, ecologische en sociaal-culturele duurzaamheid zal zich moeten willen openstellen voor heel andere patronen. Op basis van zo'n analyse kan men tot heroverwegingen komen, bijvoorbeeld of het niet slimmer is historische stedenbouwkundige vergissingen uit het verleden te slopen wanneer ze slooprijp worden. En of het wel zo verstandig is ijzerenheilig vast te houden aan het stadsvernieuwingspoor, onafhankelijk van de vraag of er nu wel of geen investeerders klaar staan [momenteel waarschijnlijk eerder niet dan wel]. Wie zei daar Rotterdam Zuid? Of Oost? Bij alle diepgaande en gedetailleerde analyses moeten we vóór alles open oog houden voor de hoofdbeweging: naar het zand, weg uit het drasse achterland. Het is die hydrografische factor die in alle toekomstplannen steeds zo merkwaardig vaak onderbelicht blijft. Wie fluisterde daar verdringing?

En wat zijn de consequenties voor de glazen stad? Die is vele malen plooibaarder dan de stenen, weet ook mede dankzij een veel kortere afschrijftermijn van zon anderhalf decennium veel sneller te reageren op veranderingen. Die veranderingen kwamen in deze contreien decennialang neer op groei: uit breiding van het Westland, uitbreiding van het glas naar het Oostland van Delfland, naar de Zuidplaspolder. Maar dat zou wel eens kunnen veranderen. De recente grote uitbreidingen vinden we buiten de Randstad: de Kop van Noord-Holland, de Noordoostpolder, Zuidoost-Drenthe, Noord-Limburg. De zoetwatervoorziening in het Westland staat op termijn onder druk, zeker nu door het besluit de Haringvlietdam op een kier te zetten de zoetwaterlevering via het Brielse Meer niet langer gegarandeerd wordt. De toekomst van de hele Nederlandse glastuinbouwsector is ongewis. De zogeheten taugé- of EHEC-crisis van afgelopen zomer heeft aan het licht gebracht hoe door de verregaande specialisatie de Nederlandse glastuinbouw op de internationale markt op het scherpst van de snede moet opereren. Voor het Westlandse geval betekenen de waterperikelen een extra bezwarende omstandigheid. Hoe men al deze zaken ook inschat, één ding is duidelijk. De glastuinbouw is niet de belangrijkste factor in de ruimtelijke ontwikkeling van de metropoolregio. De kracht van deze sector ligt in zijn snelheid en wendbaarheid, niet alleen om te groeien maar ook om te krimpen en -interessanter- de bakens te verzetten, bijvoorbeeld in een overgangsfase door kleinschalig glas en kleinschalige tuinbouw 'door te schuiven' naar de porieën van de nabijgelegen, zich uitdunnende stenen stad.

---

## Stedenbaan of .....

Waarschijnlijk om de -op het oog wat onsamenhangende- structuur van Zuid Holland wat stevigheid te geven bedient de provincie zich van de 'stedenbaan' lopend van Leiden via den Haag, Rotterdam naar Dordrecht respectievelijk Zoetermeer en Gouda. Afgezien van aandacht voor de frequentie van het openbare railvervoer lijkt dit stedenbaan-idee weinig extra's op te leveren voor herkenbaarheid van Zuid Holland.

Wie echt op zoek gaat naar de ruimtelijk identiteit van Zuid Holland ziet dat beginnend vanuit de Maasvlakte er een drietal stedelijke schillen zijn te herkennen, die in de afgelopen jaren na de Tweede Wereldoorlog zijn ontstaan. Den Haag vormt samen met Rijswijk, Delft een **eerste schil** met Rotterdam Stad. De laatste is dan via Rotterdam-Haven - het stedelijk gebied tussen Hoek van Holland, Schiedam, Albrandtswaard en Westvoorne incl Europoort/Botlek- met de Maasvlakte verbonden. Den Haag is middels het Westland met Hoek van Holland verbonden.

De **tweede stedelijke schil** die bijna naadloos aansluit op wordt gevormd door de op de wederopbouw gevolgde groeikern-vinex-uitbreidingen lopend van Leidschendam-Voorburg, via Pijnacker-Nootdorp/Zoetermeer/Lansingerland, Rotterdam Oost/Capelle aan den IJssel door naar Barendrecht-Albrandtswaard en Spijkenisse.

Tenslotte is er dan de **schil van de "stapsteen"- steden** : Leiden en Alphen a/d Rijn richting Amsterdam, Gouda richting Utrecht, Gorinchem richting Nijmegen en Dordrecht richting Brabantstad resp Antwerpen.

Samenvattend vormt de driehoek Maasvlakte, Den Haag en Rotterdam-Stad met als "groen hart" Midden-Delfland een Kleine Randstad omgeven door een tweetal -groeikern/vinex resp. stedelijke stapsteen- schillen.

Met dit beeld voor ogen zal een verdere verstedelijking van de Westlandse kust -zoals thans al aan de gang is in de Westlandse Zoom met 2000 woningen tussen Monster en Kijkduin- en onder invloed van een nieuwe tunnel verbinding(en) onder de Nieuwe Waterweg bij Maassluis en dus een grotere gerichtheid op de Maasvlakte/Europoort, alleen maar toenemen. De rol van de glastuinbouw zal afnemen ondermeer onder invloed van de verzilting en wateroverlast.

Het valt te verwachten dat de eerste schil Den Haag/Delft/Rotterdam Stad in de komende decennia stevig zal krimpen onder invloed van 'Zuidslomp' van de verouderde wijken Den Haag ZuidWest, Delft Zuid en uiteraard Rotterdam Zuid. Na 2050 is dan de groeikern/vinex schil aan de beurt. Voor de stapsteensteden geldt hun afhankelijkheid met de achterliggende stedelijke agglomeraties en zal waarschijnlijk sterk wisselen per verbinding.

---

#### *Faciliteren in plaats van plannen?*

Hoe met het proces van driedubbelkrimp in combinatie van verschuivingen in het stedelijk patroon om te gaan? Kun je zo'n proces plannen? Plannen is het kunstje dat er gedurende de hele wederopbouwperiode ingeramd is. Maar de wederopbouw is nu écht voltooid verleden tijd. Niet leuk voor de woningbouwers van links en rechts die zich verbijten om het feit dat de markt maar niet wil aantrekken – de crisis is hier een blessing in disguise, voorkomt het bouwen dat er voor de leegstand van morgen gebouwd wordt. Een krimpproces lijkt inderdaad moeilijk te plannen, niet alleen vanwege het tempo maar ook vanwege de onvoorspelbaarheid van de precieze patronen waarin een en ander gestalte zal krijgen. Wat in ieder geval wel mogelijk is om op grond van de hier boven geschetste hydrografische en economische hoofdlijnen de toekomstbestendige ontwikkelingen ruimtelijk te faciliteren. Allereerst door de bandbreedte van ruimtelijke bestemmingen in bepaalde zones te vergroten. Als bijvoorbeeld het Westland direct achter de duinen naast een bestemming glas ook een bestemming wonen krijgt, dan zou de Westlandse Zoom wel eens verder zuidwestwaarts kunnen groeien dan menigeen nu voor mogelijk houdt, crisis of geen crisis.

Ten aanzien van de stadsgebieden die stagneren en vervolgens langzaam leeglopen en verdunnen zou een dubbele faciliteringsstrategie gehanteerd kunnen worden. Aan de ene kant zou ook hier de bestemmingsbandbreedte vergroot kunnen worden. Stadslandbouw en stadsglas die als toekomstbestendige zoetwaterkamers worden ingericht vormen maar één van de opties. Zulke zones kunnen 'pioniers' aantrekken. Aan de andere kant zijn er in de uitdunnende stad zwaartepunten nodig waarin een vergrijzende bevolking een pakket aan voorzieningen op loopsafstand aantreft. Dergelijke zwaartepunten moeten in ieder geval in de recentst aangelegde stadsuitbreidingen ingericht worden. Dat zijn de uitbreidingen die er financieel en technisch voor in aanmerking om tot ver achter in de eeuw mee te gaan. Wie zei daar Vinex?

#### *of toch ook een nieuwe inrichtingsopgave: in ieder geval voor Westland en Midden-Delfland?*

De centrale vraag blijft daarbij of faciliteren alleen genoeg is. De kleinschalige aanpak op kavelniveau past lekker in de neoliberale tijdgeest maar doet ons de ogen sluiten voor het grote onderliggende proces. Nee, het is niet de economie, ook niet de demografie, stomkop! Het is der Dritte im Schrupfbunde, de hydrografisch beïnvloede krimp van het land. Wil men het burgerinitiatief écht de ruimte bieden die het verdient, dan is als grondvoorwaarde een maximaal brede en grootschalige ingreep nodig in het verlengde van eerdere majeure ingrepen aan de kust als Tweede Maasvlakte en

Zandmotor. En daarbij komt het O-woord onvermijdelijk om de hoek kijken. Een Overheid die van ons zelf is die we van ons zelf moeten maken. Het is een merkwaardig idee dat we het zonder O zouden kunnen, en dat terwijl de Hollandse polder en de Hollandse stad al ruimschoots vóór de industriële revolutie bij uitstek watermachines waren en dat nog steeds zijn, meer dan ooit. Tot slot enkele nadere opmerkingen over die hydrografisch beïnvloede krimp van het land. Daarbij moet niet alleen of zelfs maar in de eerste plaats gedacht worden aan het prijs geven van land aan het wassende water. Kernprobleem wordt gevormd door de steeds grotere fluctuaties in de watertoevoer. Daarbij kunnen droogteperiodes even nijpend zijn als tijden van overtollig nat. En daarbij komt ook e achterliggende verzilting om de hoek kijken. De kern van de oplossing is gelegen in het besef dat we niet meer alles, overal en altijd met ons land kunnen uithalen wat we het liefst zouden willen. Om toch klaarheid te krijgen hoe, in welke mate en wanneer we in de toekomst gebruik kunnen maken van het dikke water dat we in het westen des lands 'land' noemen is een integrale benadering nodig waarin meegegroeid kan worden met de veranderende watertrends op de achtergrond en in de ondergrond. Voor een gebied bestaande uit Westland, Midden Delfland en de aanpalende stedelijke gebieden is een uitgewogen aanpak over de volle breedte en de lange termijn geen overbodige luxe. Wie de problemen reduceert tot aanlevering van schoon en zoet gietwater voor de individuele glastuinbouwer of het houden droge voeten in een bepaalde wijk van de Haagse veenstad gaat voorbij aan de echte kwestie. Er moeten dieperliggende vragen gesteld worden. Hoe houdbaar zijn de zoetwatermilieus op de langere termijn? Hoe belangrijk is het bepaalde zoetwaterkamers te behouden, en zo ja waar en waarom daar? En is er uit het [samen]spel van zoet en zout winst te putten op het gebied van energie- en voedselproductie? De metropoolregio Rotterdam - Den Haag, nu één van de dichtst bevolkte en meest waterkritische gebieden van de hele delta, verdient een nader onderzoek in deze trant, zeker tegen de achtergrond van de driedubbele krimp.

Jan Dirk Dorrepaal [ruimtelijk organisatiekundig adviseur] en Steven van Schuppen [cultuurhistoricus]. Zie ook: [www.dubbelkrimp.nl](http://www.dubbelkrimp.nl)