

== aanzet tot een onderzoeksidee ==

Inzet: een nadere analyse van de Zuidvleugel van de Randstad

Groeikernen van weleer in de krimp?

In het voorjaarsnummer 2014 van het kwartaaljournaal van de site www.dubbelkrimp.nl sneden we de problematiek aan van de zogeheten *new towns* in en aan de randen van de Randstad die vanaf eind jaren 60/ begin van de jaren 70 van de vorige eeuw als groeikernen werden neergezet op zekere afstand van de grote steden ter leniging van de woningnood die toen heerste. De Spijkenisses, Hoogvlieten en Capelles, de Zoetermeers, de Nieuwegeins, de Purmerenden, Heerhugowaarden, Lelysteden en - jawel, wat later, ook - de Almeres. Deze *new towns* krijgen het nu steeds moeilijker. Vergrijzing, werkloosheid (vele *new towns* werden indertijd als typische slaapsteden met weinig eigen werkgelegenheid opgezet), dalende huizenprijzen, financiële problemen bij gemeentelijke grondbedrijven en wat dies meer zij. Een deel van de moeilijkheden mag dan conjunctureel van aard zijn, maar er bestaan ook sterke aanwijzingen dat een fors deel van de kwalen op zijn minst een structurele kern heeft. Statistieken over de periode 2000-2010 maken duidelijk dat *new towns* zich anders ontwikkelden dan de G4 (de vier grote steden) en de overige steden. Op het punt van groei van arbeidsplaatsen bleven *new towns* opvallend achter. Ook de verbetering van de leefbaarheid deed onder bij die van de G4 (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht). En *new towns* konden hun jongeren in vergelijking met ander gemeenten maar beperkt vasthouden. Het waren gegevens die naar voren kwamen uit een conferentie georganiseerd door *Platform 31* die afgelopen januari plaatsvond. De *new towns* willen nu proberen hun kracht te (her)vinden in de vaak relatieve kleinschaligheid van hun stedenbouwkundige structuur, zo komt naar voren uit andere bijdragen op de conferentie. Kortom de gebruikelijke pep talk en bezweringsformules, maar geen tot weinig analyse, zelfs geen begin in die richting, zo besloten wij ons korte bericht.

Zuidvleugel als geschikte onderzoekseenheid

Hoe zinvol is het de term *new town* te gebruiken om iets te kunnen begrijpen wat er gaande is en hoe een en ander zich in de toekomst zou kunnen gaan ontwikkelen? Wat heeft bijvoorbeeld Lelystad eigenlijk gemeen met de Haarlemmermeer? Zo'n benadering levert vooral voer op voor diverse sociale procesbegeleiders. Niet bepaald de allerbeste benadering om echt greep te krijgen op de oorzaken van de processen. Een onderzoek naar die oorzaken zou uit moeten gaan van een analyse van de huidige sterke en zwakke punten van een groeikern. Wat is de positie die zo'n stad bekleedt binnen het krachtenveld van netwerken van steden en stedelijke agglomeraties? Een dergelijk onderzoek met infrastructuur, economische ontwikkeling, werkgelegenheid en waterbeheer als belangrijkste parameters biedt een zeker zo zinvolle invalshoek voor onderzoek naar de processen die gaande zijn in en om de gewraakte *new towns*. Centraal in zo'n benadering zou de vraag moeten staan wat een geschikte onderzoekseenheid zou zijn. Het is verleidelijk om Randstad Holland als eenheid te nemen, maar onderzoek heeft aan het licht gebracht dat er geen sprake is van een interactief steden netwerk in de Randstad in zijn geheel en dat het ook niet die kant op gaat. Er is sprake veeleer van verschillende netwerken op kleinere schaal met daarbinnen een stuwende rol voor de grote steden. Netwerken die sterk van elkaar verschillen met elk hun eigen hebbelijkheden: hun eigen stuwende economische sector met bijbehorende voor- en nadelen op het gebied van de werkgelegenheid, hun eigen transportlogistieke en waterstaatkundige dynamiek, hun eigen stedenbouwkundige opbouw [zie o.m. Jan Ritsema van Eck (e.a.), *Vele steden maken nog geen Randstad*

Rotterdam/ Den Haag [Ruimtelijk Planbureau/NAi 2006] . Zo bestaat er een wereld van verschil tussen Noord- en Zuidvleugel. Het noord(oosten) (Amsterdam-Utrecht) is momenteel *booming*, de Zuidvleugel laat een stuk minder florissant beeld zien. Dan is het interessant of en hoe dat doorwerkt in de daar gelegen *new towns*.

In de Zuidvleugel is de belangrijkste stuwende sociaaleconomische kracht natuurlijk de infrastructuur in en om de Rotterdamse haven met alle bijbehorende op- en neerwaartse bindingen vandien. Maar die haven is allang niet meer de vanzelfsprekende motor van economie en werkgelegenheid van weleer. Dominante trends zijn hier het steeds verder teruggaan van de toegevoegde waarde in en om de haven en de steeds verdergaande uitstoot van arbeid door automatisering en robotisering - het laatste niet allee in de transportsector maar ook in de havengebonden industrie. Een van de belangrijkste industrieën is hier de petrochemie waarvan de verdere ontwikkeling inmiddels flink onder druk staat. De raffinagecapaciteit wordt meer en meer verplaatst naar buiten Europa, al is er recent door Exxon toch weer besloten tot een forse investering in een nieuwe krakerinstallatie in de Rotterdamse haven - een uitzondering die de regel bevestigt? Daarnaast staat in het kader van de *Energiewende* het terugschroeven van het gebruik van fossiele brandstoffen nog steeds onverminderd op de Europese en de mondiale agenda. Bij dit alles komt het feit dat het achterland van de Rotterdamse haven steeds verder krimpt - de concurrentie met andere Noord-Europese zeehavens wordt steeds scherper [zieo.m.: K.M. Paardenkoper-Süli, *The Port of Rotterdam and the Maritime Container. The rise and fall of Rotterdam's hinterland (1966 -2010)* Rotterdam 2014 (dissertatie Erasmus Universiteit)]. Kortom, uitbundige groeiscenario's als vroeger zijn in en om de Rotterdamse haven niet meer te verwachten, daar zijn vriend en vijand het inmiddels wel over eens, de bijbehorende werkgelegenheidseffecten zijn ook verleden tijd. Dat de Rotterdamse haven niet meer de werkgelegenheidsmagneet van weleer is werkt ook door in de demografie van stad en ommelanden. De grote bevolkingsgroei is er allang uit, aan de randen van en op de zwakke plekken in de Rijnmond en op het omringende platteland zijn zelfs al hier en daar de eerste voortekenen van krimp bespeurbaar. Het is demografische krimp die gepaard gaat met sociale krimp, met werkloosheid en bestaansonzekerheid. Daarbij staat niet alleen de omvang van de werkgelegenheid onder druk. Het karakter van het werk verandert. Zo kunnen bijvoorbeeld in containerterminals in de haven niet alleen met steeds minder mensen steeds meer goederen verwerkt worden, het werk zelf vereist inmiddels veel meer kennis en vaardigheden waar speciale opleidingen op ICT-gebied voor nodig zijn. En dergelijke kwalificaties zijn voor een belangrijk deel van de huidige beroepsbevolking in de regio onbereikbaar.

Door de klimaatsverandering staat de waterstaatkundige stofwisseling van de Zuidvleugel ook het nodige te wachten. Door de open verbinding van de Rotterdamse haven met de zee kan met de stijging van de zeewaterspiegel de zout(water)tong steeds verder in het achterland doordringen. De zoetwaterhuishouding kan daardoor in het gedrang komen. Daarnaast blijft bij een open verbinding het overstromingsgevaar steeds aanwezig. Bovendien wordt juist via (het zuiden van de) de Zuidvleugel van de Randstad de bulk van het rivierwater uit het stroomgebied van Rijn en Maas afgevoerd. Er zullen in de toekomst steeds sterkere fluctuaties in de afvoer van het rivierwater optreden, hetgeen nu al vraagt om extra ruimtelijk reserveringen voor waterberging in de toekomst. Dat stelt de nodige grenzen aan verdere verstedelijking. De nieuwe waterdynamiek hoeft overigens niet alleen kommer en kwel te betekenen. Die dynamiek zou ook ingezet kunnen worden voor een nieuwe watergebonden economie waarbij op innovatieve manier gebruik gemaakt van de kracht van het water. Volop werk aan de winkel dus voor Delftse ingenieurs, Sliedrechtse baggeraars en zandmotoren- en offshore-bouwers van diverse kunne en komaf.

Op zoek naar de stedelijke ruggengraat

Wat zouden deze ontwikkelingen voor consequenties kunnen hebben voor de toekomstige ontwikkeling van de *new towns* in de Zuidvleugel? Voor een Spijkenisse, Hoogvliet, Capelle aan den

IJssel, Zoetermeer (en Zuidplas als laatste *new town apres la lettre*)? Zijn zij de zwakke plekken in het stedelijk netwerk van de Zuidvleugel? Wat vormt eigenlijk de ruggengraat van dat netwerk, zonder welke het stedelijke weefsel in zijn samenhang niet langer overeind te houden is - sociaal, economisch, cultureel. Welke ruimtelijke en sociale voorzorgsmaatregelen zouden er in geval van nood nodig zijn om dat verband te behouden, te herstellen of waar nodig te verleggen met het oog op verminderde groei en op krimp? Ruimtelijk kunnen demografische en sociale krimp gepaard gaan met concentratie (samenklitten van bevolking en bebouwing in bepaalde kernen) en fragmentatie (van nederzettingen en infrastructuurle verbindingen), sociaal kan dat de gedaante aannemen van ernstige disintegratie van samenlevingsverbanden. Hét grote schrikbeeld wordt in dit verband wel belichaamd door de leefomstandigheden onder de door de kredietcrisis aan lager wal geraakte Amerikaanse *middle class* in uitgestrekte suburb-gebieden, werkloos of met moeite het hoofd boven water houdend met meerdere slecht betaalde afroep-baantjes, soms huizend in een soort tentenkampen want gewurgd door hun hypotheek, geografisch geïsoleerd in gebieden waar door eerdere golven van privatisering nauwelijks een spoor van openbaar vervoer te bespeuren is. [zie bijv.: http://www.politico.com/magazine/story/2014/05/sprawled-out-in-atlanta-106500_full.html#.U3SXjdoaySN] De kans op zulke extreme en dramatische toestanden is in Nederland is natuurlijk heel onwaarschijnlijk - daar ligt de bevolkingsdichtheid in de Zuidvleugel te hoog, daarvoor is de stedenbouwkundige structuur en het daarmee verweven weefsel aan de meest uiteenlopende maatschappelijke voorzieningen te wijdverbreid en te dwingend uitgebouwd. Maar bij sluipende processen als demografische en sociale krimp is voortdurend alertheid geboden - op beslissende momenten kunnen processen van langzame kwantitatieve neergang plotseling omslaan in een kwalitatieve omslag. Het is de kunst die momenten vóór te zijn. Een van de hulpmiddelen daarbij het concept van de stedenbouwkundige ruggengraat van een stedelijk netwerk als de Zuidvleugel nader uit te werken, zijn houdbaarheid in opeenvolgende krimpstadia te ontleden en de op verborgen breekpunten te lokaliseren .

Wie een blik werpt op de (sub)urbanisatiekaart van het gebied [zie <https://structuurvisiezh.pleio.nl/file/download/24257012> en <http://staatvan.zuid-holland.nl/Paginas/Publicaties/Woningbehoefte.aspx>] herkent een patroon in de vorm van een omgekeerde T als een soort ruimtelijk logo van de verstedelijking in de Zuidvleugel. De oudste verstedelijkinglijn loopt van noordoost naar zuidwest evenwijdig aan de kust via Leiden naar Den Haag om van daar zuidwaarts af te buigen via Delft naar Rotterdam. Het is de in de middeleeuwen ontstane verstedelijking-as die in de gouden 17^e eeuw extra reliëf kreeg - Leiden was in die eeuw na Amsterdam de volkrijkste stad, Den Haag had het grootste oppervlakte aan stedelijke bebouwing na de hoofdstad. Een stedelijke occupatie-as met vanouds diverse functies, iedere stad goed voor zijn eigen specialiteit: Den Haag als gewestelijk en nationaal politiek besliscentrum, Leiden en later in de 2^e helft van de 19^e eeuw Delft als kenniscentra. Vooral de kennisfunctie van deze as wordt in de 21^e eeuw steeds relevanter, zeker de Delftse wateringenieurstraditie die nog goed te stude kan komen in een Zuidvleugel waar de luimen van een groeiende waterdynamiek een steeds grotere rol kan en moet gaan spelen in economie en ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. Dergelijke functies in de sfeer van kennis en bestuur zijn per definitie arbeidsintensief, trekken dus de nodig werkgelegenheid aan, maar dan niet in de lagere sectoren maar voor de hogere kwalificaties op de arbeidsmarkt. Haaks op deze oude verstedelijkingas ontstond vanaf de tweede helft van de 19^e eeuw met het economisch en politiek ontwaken van het Duitse achterland een belangrijke nieuwe ontwikkelingsas vanaf de nieuwe Rijnmond bij Hoek van Holland langs Nieuwe Maas, Noord, Merwede en Waal via Rotterdam, Dordrecht en andere Drechtsteden naar Gorinchem. Havenbedrijvigheid en -industrieën heeft deze as aangetrokken, en in het kielzog daarvan groeiden reeds aanwezige plaatsen en steden en ontstonden geheel nieuwe. Voor de verdere ontwikkeling van de verstedelijking in de 21^e eeuw lijkt deze as aan betekenis in te boeten. De arbeidsuitstoot van havengebonden bedrijvigheid en -industrie en op termijn de mogelijke industriële teruggang zijn daar debet aan. Maar misschien liggen hier ook de nodige nieuwe kansen in diverse vormen van nieuwe waterbouwkunde in een waterdynamischer wordende delta in het zuiden van de Zuidvleugel.

Hoe zou een en ander kunnen doorwerken op de stedelijke ontwikkeling van de Zuidvleugel, waaronder op termijn óók op gedeeltelijke ontstedelijking? Op de kaart zien we dat tussen en langs de twee assen van de stedelijke T in de loop der tijd heel wat suburbane 'vulling' is gegroeid. Wat is de houdbaarheid daarvan en in welke vorm? In het hart van de Zuidvleugel ligt Rotterdam als onbetwist centrum met alle belangrijke centrumfuncties voor dit gebied. Een gebied van zo'n slordige twee miljoen inwoners - het grootste aaneengesloten gebied met een dergelijk hoge bevolkingsdichtheid in ons land, maar wel een gebied dat inmiddels de eerste tekenen van demografische en sociale krimp vertoont. Als opvallend nabij subcentrum fungeert Den Haag met zijn eigen specifieke bovenregionale, nationale en internationale bestuursfuncties. Maar hoe zit het met de randen van de stedelijke T en de 'vulling' tussen de poten van die T? Een divers verhaal, onder te verdelen in vier sectoren.

>Ten **noorden van Rotterdam** allereerst het gebied ten oosten van de as naar Den Haag en Leiden en één ten westen daarvan. Ten oosten vinden we een hele reeks flink uit kluiten gewassen *new towns* als Zoetermeer en Capelle aan den IJssel, het in de Vinex-periode fors uitgedijde Berkel, Rodenrijs en Pijnacker en dan de gemeente Zuidplas, de *new town* die uiteindelijk toch niet doorging. Wat is de toekomst voor deze weinig gedifferentieerde en geprononceerde brei van suburbanisatie bij verdergaande vermindering van de woningbezetting en sluipende erosie van sociale (zorg) en economische (detailhandel) voorzieningen? Kan een uiteenvallen tot nieuwe dorpskernen in de toekomst soelaas bieden in combinatie met waterrijke recreatieve zones in dit gebied dat een van de uitgestrekste diep- (en deels diepst-)gelegen zones van Nederland vormt? Hoe de oude maar te hergroeperen en te herprofilieren dorpsstructuren adequaat en betaalbaar ontsluiten voor een vergrijzende bevolking anders dan via de bestaande Hofplein- en Zoetermeerlijntjes met hun beperkte reikwijdte en geringe fijnmazigheid? Ten westen van de historische verstedelijkingsas geen *new towns* maar wel het oude cultuurhistorisch waardevol veenweidegebied, van Midden Delfland, vervolgens de glazen stad van het Westland en vervolgens de smalle duinenkust die dankzij een zandmotor en mogelijk meer motoren in de toekomst het decor zou kunnen vormen voor immer zeer gewilde bebouwing aan de binnenduintrand. Kan in ruil daarvoor ruimte gemaakt worden voor kassen in het in het verleden ver uitgedijde en inmiddels sterk vergrijzende Den Haag Zuidwest?

>Ten **zuiden van Rotterdam**, langs de transport- en industrie-as die van west naar oost van Hoek naar Gorinchem loopt. Wat wordt in het zuidwesten van deze as in de richting van Botlek en Europoort de toekomst van de *new twintowns* Hoogvliet en Spijkenisse, indertijd gebouwd om de werknemers in de immer westwaarts groeiende Rotterdamse haven (petrochemie) te huisvesten. Nu al staan leefbaarheid en werkgelegenheid daar al jaren onder druk. Hoe te voorkomen dat ze nog verder wegzakken tot getto's, verloren tussen de haven en de weidse delta? Ten zuidoosten bieden Dordrecht en de Drechtsteden een dynamischer beeld. Waterdynamischer vooral: de streek waar de grote waterstromen meer ruimte krijgen, een ontwikkeling die grenzen stelt aan verdere verstedelijking en een aanleiding kan vormen uit hun krachten gegroeide en inmiddels reeds krimpende kernen weer eens te gaan terugsnoeien en tegelijk nieuwe openingen kan bieden voor watergebonden logistiek en bedrijvigheid.

Hoe verder?

Dit stuk gaat als 'praatstuk' [*excusez le mot*] dienen voor een uitwisseling van gedachten met diverse personen en partijen, hetgeen uiteindelijk moet leiden tot een nieuw onderzoek in de Dubbelkrimp-traditie, voortbordurend op eerdere onderzoeken zoals de vorig jaar uitgekomen studie *Waterkracht* (ontwerpverkenningen voor economische waterperspectieven van Utrecht tm Den Bosch). Lezers van www.dubbelkrimp.nl worden hierbij ook uitgenodigd om hun gedachten over het onderwerp te laten gaan.