

Niet opnieuw naar voren vluchten, Rotterdam!

In reactie op het niet doorgaan van Expo Rotterdam 2025 en de bijbehorende bouw van een derde stadsbrug hekelt stedenbouwkundige Riek Bakker de plannen voor onbezonnen bruggen en nog meer hoogbouw. Zij verwijt de plannenmakers postzegelplanologie. Een nieuwe stedenbouwkundige aanpak van de stad vergt inderdaad een visie op een hoger schaalniveau (op zijn minst samen met directe buurstad Den Haag) en op langere termijn (tot op zijn minst 2050 waarbij de gevolgen van klimaatverandering en *Energiewende* ingecalculeerd worden). Hier de eerste uitgangspunten voor een nieuwe visie.

Een van de eerste uitgangspunten zou het voorkomen van weer een nieuwe vlucht naar voren moeten zijn. Die vlucht lijkt een tweede natuur van de stad te zijn geworden in de ijdele hoop zo om zo structurele sociaaleconomische problemen te boven te kunnen komen. Bij de vorige crisis uit de jaren tachtig heeft dat voor een tijdje gewerkt. Bakkers stedenbouwkundige ingrepen toentertijd als de Erasmusbrug en Kop van Zuid leken hun vruchten te hebben afgeworpen, maar de ingrepen hebben niet kunnen voorkomen dat de stad na verloop van tijd sociaal toch weer ernstig wegzakte. Tegelijk met de laatste kredietcrisis van 2008 en de lange en hardnekkige nasleep daarvan staan de sociale problemen nu dringender dan ooit op de agenda. Van de vier grote steden is de werkloosheid in de jaren sinds 2008 in Rotterdam (en Den Haag) dramatisch gestegen terwijl de werkgelegenheid in Amsterdam en Utrecht juist spectaculair in de lift zit. In het huidige tijdsgewricht vragen de problemen in de zuidvleugel om meer dan stedenbouwkundige ingrepen om de groei van stad en economie weer te kunnen oppakken.

In dit verband dienen zich op de middellange en lange termijn een tweetal even fundamentele als ingrijpende ontwikkelingen aan. Die ontwikkelingen reiken veel verder dan de crises in de vorige eeuw en houden verband met de klimaatsverandering. De gevolgen van deze verandering kunnen in de dichtbevolkte en laaggelegen zuidvleugel van de Randstad extra dramatisch uitpakken: hier ontmoeten een stijgende zeespiegel, steeds sterker wordende fluctuaties in de afvoer van rivierwater in de Rijn-Maas-Scheldedelta en een dalende bodem elkaar. Zelfs als we ons keurig aan de doelstellingen van de Parijse klimaatop van december 2015 houden lijken de gevaren niet geweken, gezien de te verwachten naijleffecten van ruim twee eeuwen Co₂-uitstoot en steeds opnieuw opduikende verontrustende berichten over dramatische extra klimaatgevolgen. De klimaatverandering heeft bovendien ook economisch ver reikende gevolgen. De overgang van fossiele naar duurzame energievoorziening zal een petro-energetisch complex bij uitstek als dat van Rotterdam en het aangrenzende Den Haag (wie zei daar Shell?) in het hart raken.

Voor het hoe en wat de technische kant van deze *Energiewende* bestaat tegenwoordig ruime aandacht. Over wat de ruimtelijke consequenties ervan zouden kunnen zijn voor een agglomeratie als de *Metropoolregio Rotterdam - Den Haag* wordt in alle talen gezweven. Wie de consequenties op de lange(re) van klimaatverandering en *Energiewende* in dit verband eerlijk onder ogen durft te zien, komt voor Rotterdam – Den Haag tot een heel ander ruimtelijk plaatje dat de stedelijke bestuurders en plannenmakers het liefst zouden willen tekenen. Hun plaatjes gaan nog steeds uit van verder stedelijke groei in een toch al zo sterk verstedelijkt en dicht bevolkt gebied met een krimpende werkgelegenheid nu en in de toekomst en met groeiend waterbezwaar. Wie een eerlijk plaatje met

het oog op de lange termijn durft te tekenen, komt op een heel ander beeld. Rekening houdend met een zich doorzettende zeespiegelstijging en sterkere rivierafvoerwaterfluctuaties ligt het voor de hand om de verstedelijking te concentreren tot de hoger gelegen zand-assen in de regio en de verstedelijking in de lager gelegen en waterstaatkundige preciaire zones af te bouwen. In de contreien van Rotterdam en Den Haag liggen zowel natuurlijke en kunstmatige zand-assen: een natuurlijke in de vorm van duinen tussen Hoek van Holland naar Den Haag en kunstmatige in de vorm van de ruim boven deltaniveau liggende zone van Botlekgebied, Europoort en de Maasvlaktes. In dit gebied ligt voor de toekomst verreweg de interessantste stedenbouwkundige opgave: met het terugtrekken van de petro(chemische) industrie komt ruimte vrij voor een nieuwe mix van wonen en werken. De vervoersinfrastructuur moet op die ontwikkeling aansluiten door de metrolijn naar Hoek van Holland een aftakking naar Rozenburg te geven en van Hoek langs de kust door te trekken naar Kijkduin.

In de hydrografisch meest kwetsbare zones het devies op termijn gerichte sloop. De buitenwijken worden gesaneerd; een vergelijkbare operatie vindt plaats in de zelfstandige voorsteden. De huidige wijksgewijze opbouw maakt weer plaats voor dorpen waarvan de historische kern - zo deze nog aanwezig is - vaak ook weer de dorpskern gaat vormen. Het aantal inwoners zal krimpen wegens gebrek aan werk en inkomen. Slechts in enkele gevallen zal er nieuwbouw plaatsvinden; meestal zal het vrijgekomen gebied veranderen in water en groen. Het krimpproces zal verdeeld over de verschillende wijken en dorpen langzaam stap voor stap in de tijd verlopen. Er kan op den duur sprake zijn van een zodanige kaalslag, dat samenvoeging met een andere wijk/dorp of gemeente wenselijk wordt. Kortom gewone bestuurlijke dynamiek.

Op grotere - landelijke - schaal gezien zal een en ander gepaard gaan met een verschuiving van verstedelijking en economie naar het oosten en zuiden, naar die zones die economisch meer beloven, bijvoorbeeld gelegen op de as Amsterdam - Utrecht – Eindhoven, en waterstaatkundig op termijn minder kwetsbaar zijn.

Zevenhuizen (Zuidplas)/ Den Haag

Jan Dirk Dorrepaal - ruimtelijk organisatorisch adviseur

Steven van Schuppen – onderzoeker op het gebied van landschap, geschiedenis en ruimtelijke ontwikkeling

==Dit artikel stond eerder in De Volkskrant van 19 mei 2016==