

Nederland is passé. De toekomst is aan Noorderland, Randstad en Zuiderland

Jan Dirk Dorrepaal
Steven van Schuppen

Dorrepaal is ruimtelijk organisatiekundig adviseur, Van Schuppen is publicist over geschiedenis en ruimtelijke ordening

Wanneer Den Haag alleen oog blijft houden voor de problemen van de Randstad, zullen Noord en Zuid nog meer aansluiting zoeken met Duitsland en België. Op bestuurlijk niveau zal Nederland er dan totaal anders uit gaan zien.

Belazerd, zo voelen de noorderlingen zich na het kostbare geknoei met de Betuwelijn en de HSL, die zijn aangelegd met 'hun' aardgasopbrengsten. Eind vorig jaar is de voor hen belangrijke Zuiderzeelijn afgeblazen. Deze recente beslissing heeft tot een grote vertrouwensbreuk geleid.

'Den Haag' heeft het Noorden verwaarloosd. De psycho-politieke betekenis van de beslissing om de Zuiderzeelijn niet door te laten gaan, is enorm. De reacties zijn meer dan alleen rituele boosheid, ze markeren de start van een besef dat het Noorden zijn heil niet meer bij Den Haag moet zoeken. Want Den Haag is alleen nog maar zieklijk geobsedeerd door Randstadproblemen.

Het Noorden (het gebied ten noordoosten van de groen-blauwe zone Vallei Veluwe-IJssel) zal zich meer en meer op Noord-Duitsland en Scandinavië gaan richten – een proces dat inmiddels al aan de gang is. Het Zuiden heeft die buitenlandse oriëntatie al langer, maar een nog nauwere samenwerking van Vlaams en Nederlands Brabant en Lim-

Anderhalve eeuw lang is er te weinig geïnvesteerd in de railinfrastructuur

burg ligt voor de hand. Kortom: zowel het Noorden als het Zuiden van ons land verleggen de grote perspectieven zich van 'Den Haag' naar het aangrenzende buitenland.

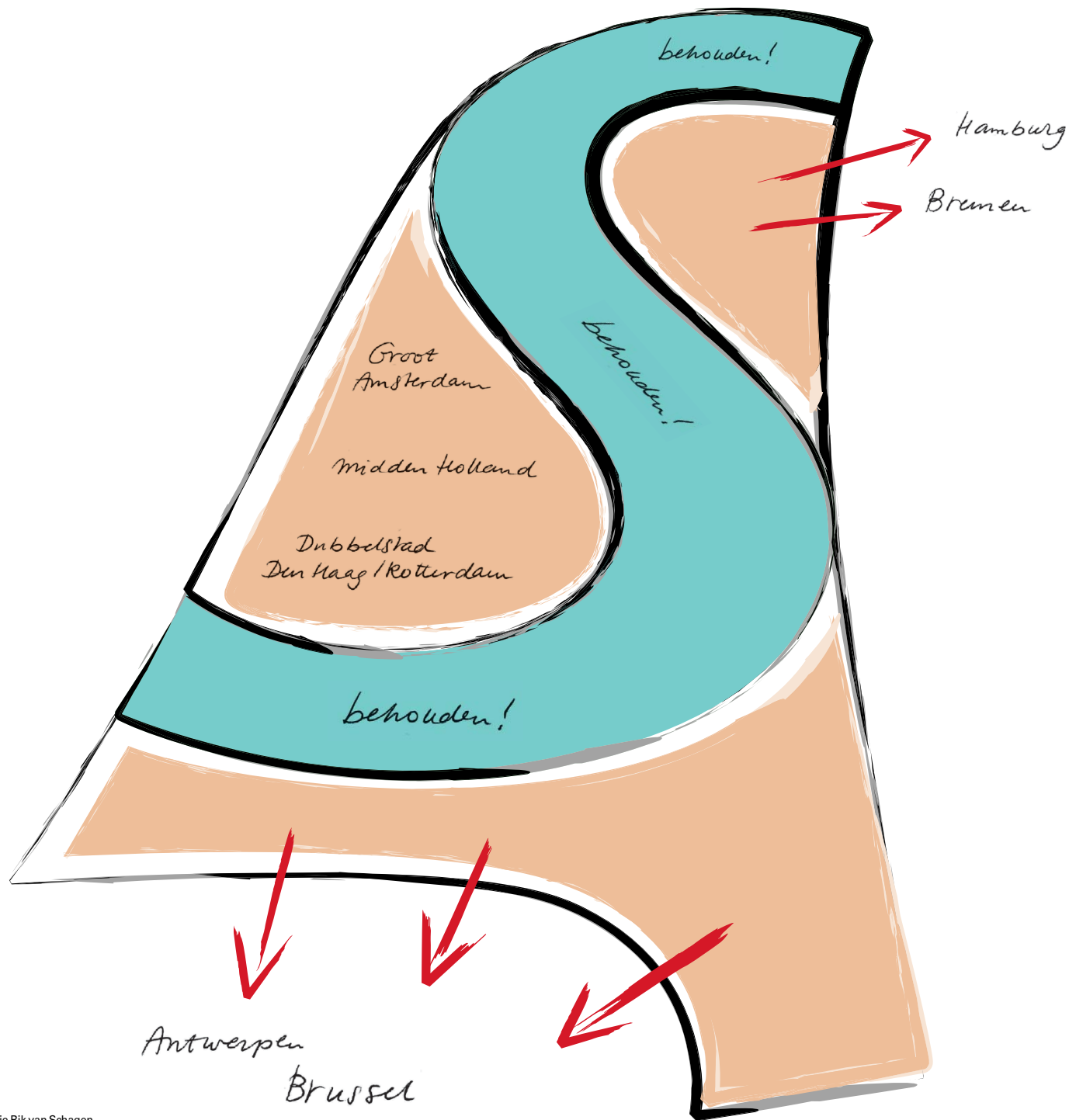
Dit proces van heroriëntatie zal vroeg of laat in het Noorden en het Zuiden de vraag doen rijzen of de veranderende verhoudingen niet omgezet moeten worden in een bestuurlijke transformatie van Nederland. Een transformatie waarbij taken en bevoegdheden van het Rijk met de bijbehorende gelden overgeheveld worden naar de landsdelen Randstad, Noorder- en Zuiderland.

Het Noorden kan dan zelf beslissen over zijn economische politiek, zijn ruimtelijk beleid en het onderwijs – geen overbodige luxe in een landsdeel dat zo stiefmoederlijk met hoger en met name universitair onderwijs bedield is.

Een overheveling van gelden voor infrastructuur zal het Zuiden in staat stellen ruim baan te maken voor nieuwe verbindingen met Vlaamse en Duitse bureaus. Het Noorden krijgt de kans nieuwe snelle verbindingen met Bremen/Hamburg te realiseren. Daarna kan men in alle rust in overweging nemen deze lijnen eventueel door te trekken naar de Randstad.

Dat is dan een Randstad die er niet al te best meer voor staat: verstopte verkeersaders, zieltoegend groen en een economie waar de vaart uit is. Tot voor kort kon de Randstad nog econo-cosmetisch overeind gehouden worden met communicatieve en bestuurskundige trucs. Maar als woonmilieu wordt ze steeds onaantrekkelijker, omdat het resterende groen verzwolgen dreigt te worden door een golf van suburbanisatie. De altijd veel geprezen aantrekkelijkheid van de Nederlandse steden voor kennismigranten kalft af. Anderhalve eeuw lang is er te weinig geïnvesteerd in de railinfrastructuur.

De politiek verzuimt deze problematiek te lijf te gaan door geo-economische prioriteiten te stellen. Er is geen vi-



Illustratie Rik van Schagen

Kan het tij nog gekeerd worden? Ja, maar dat vereist wel een forse wending in het beleid. Daarvoor is samenwerking met het hele land en met Duitsland en België nodig. En twee paradigma's moeten onmiddellijk overboord gezet worden.

• *De bevolking groeit niet, maar krimpt*
Ten eerste het paradigma van de demografische groei. Alle ruimtelijke programma's in de Randstad gaan uit van groei, terwijl zich binnen zo'n twee decennia bevolkingskrimp aandient. We moeten stoppen met bouwen, om kapitaalvernietiging te voorkomen, evenals een enorme waardeval van het onroerend goed op het moment dat een overcapaciteit ontstaat.

De opgave hier is tweevoudig. We moeten de capaciteit van wegen en huizen beter benutten en de demografische druk, die er nu nog is, verleggen naar gebieden buiten de Randstad. Niet naar de regio's die direct aan de Randstad grenzen, omdat die nu juist deel uitmaken van de groen-blauwe band die door Nederland loopt. Een ecologische S-bocht als het ware, die van zuidwest naar noordoost een reeks belangrijke nog open gebieden aaneenrijgt, lopend van Zeeland en Zuid-Holland, via het rivierengebied, de Gelderse Vallei, de Veluwe, de IJsselvallei en het IJsselmeer naar de Waddenzee. Deze S-bocht moeten we juist als eenheid behouden en versterken.

Bepaalde delen van het Noorden en het Zuiden kunnen het allerlaatste demografische golfje wel goed opvangen. Een provincie als Noord-Brabant biedt bovendien ook perspectief op werk.

Behalve de overbelasting van de ruimte is er nog een andere belangrijke reden om in het westen niet te veel meer bij te bouwen: het water. Grote stukken laaggelegen land, met name in de zuidvleugel van de Randstad, kunnen op de langere termijn steeds moeilijker gegarandeerd droog, zoet en veilig gehouden worden. Hier zijn radicale herinrichtingen nodig, waarop nu al voorgesorteerd moet worden. In het

In de Maasvlakte liggen de laagste polders en de laagste woonwijken

geval van de Zuidplaspolder lijkt die wijsheid inmiddels doorgedrongen te zijn.

• *De Randstad bestaat niet*
Het tweede paradigma dat op de schop moet, is het paradigma van de Randstad en haar groene conramal Het Groene Hart. Beide bestaan niet. De Randstad is niet dat nauw vervlochten stedelijk netwerk dat de Deltametropolen zo graag willen zien, zo blijkt ook uit een studie van het Ruimtelijk Planbureau. Bij nadere beschouwing doemt een stedelijk landschap in drie delen op.

Allereerst Groot Amsterdam, vooralsnog still booming: van IJmond tot Almere, van de Zaan tot diep in het Gooi. De financiële functie en de culturele entourage vormen zijn identiteit. Verder is er 'Midden Holland' van Leiden tot en met Utrecht, een stedelijke band met daartussen grote groene vensters. Ten slotte is er de dubbelstad Den Haag – Rotterdam, een Randstad in het klein. De laatste is het grootste zorgenkindje van de drie, en dat komt vooral door de Maasstad en de outskirts.

Er zijn grote zorgen op sociaal-economisch gebied, met Antwerpens hete adem in de nek, maar vooral ook met betrekking tot alweer het water. Hier ontmoeten wassend zee- en rivierwater elkaar, hier liggen de laagste polders en de laagste woonwijken. Zeker hier moeten we niet meer bijbouwen, maar een demografische drain naar noord en zuid realiseren.

We moeten toe naar een waterrijker en leefbaarder landschap, met een economie die ook zonder aardgasbaten voldoende eigen drive heeft. Bezinning op de randstad en de uitbreiding daarvan is meer dan noodzakelijk. En Den Haag moet zich realiseren dat een driedeling van Nederland niet onwaarschijnlijk is en dat er op bestuurlijk niveau dan heel wat zal veranderen.

Meer informatie over dit onderwerp op dubbelkrimp.nl

sie op welke economische activiteiten per se in de Randstad moeten plaatsvinden en welke evengoed naar andere agglomeraties kunnen, als het Ruhrgebied of de grootstedelijke gebieden van Vlaanderen.

Binnen de driehoek die deze stedelijke gebieden met elkaar vormen, staat de positie van de Randstad onder druk. Antwerpen is een grote concurrent van de Maasvlakte, Brussel stelt als internationaal centrum Den Haag in de schaduw.

Alleen Amsterdam als financieel centrum kan vooralsnog met de Europese 'groten' – waaronder Frankfurt – meedoen. Maar dat is maar zo lang als het duurt. De ondergang van ABN Amro is een teken aan de wand, evenals het vertrek van een aantal AEX-fondsen. De Randstad lijkt in dit internationale krachtenveld meer en meer een marginale positie in te gaan nemen.