

Vaarwel Randstad, vaarwel 'Deltametropool'

Op naar de *Waaierstad* van de Lage Landen

Er lijkt eindelijk een discussie op gang te komen over het betrekkelijke belang van 'mainports' als de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol. Een veelzijdiger benadering is geboden. Daarbij is het voor een klimaatbestendige benadering ook zaak om over de grens te kijken. Nederland en Vlaanderen zitten in dit opzicht in het zelfde schuitje en dat geldt zeker voor de steden in de delta van Rijn, Maas en Schelde. Economisch en ecologisch is er ook veel meer te winnen met nadere ruimtelijke afstemming en samenwerking dan je op het eerste gezicht zou denken. Een pleidooi voor een grensoverschrijdende Waaierstad van de Lage Landen met beduidend meer ruimte voor groen en water in de waterstaatkundig meest kwetsbare zones.

Het is al veel langer een publiek geheim: het concept van de zogeheten 'mainports' - Schiphol en de haven van Rotterdam - heeft zo langzamerhand ruimschoots zijn ruimtelijk-economische relevantie verloren, maar nu is het ook eindelijk zwart op wit gezet in een deze zomer gepresenteerd officieel grotemensenrapport genaamd *Mainports voorbij* van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur [Rli], een belangrijk adviesorgaan van de Rijksoverheid. Nederland wist de crisis van de jaren 80 van de vorige eeuw te boven te komen door massa te maken in het vervoer goederen en mensen, geconcentreerd op de twee tot 'mainports' gepromoveerde logistieke *hubs*. Ook toen al een tamelijk primitieve aanpak waarmee relatief weinig toegevoegde waarde gegenereerd werd, bovendien gepaard gaande met een onevenredig beslag op de ruimte. Zonde van de schaarse ruimte in dit toch al zo dichtbevolkte land. Heden ten dage is het concept van de mainports helemaal een anachronisme geworden. Niet alleen zijn er inmiddels tal van nieuwe *hubs* bijgekomen, zoals de *Amsterdam Internet Exchange*, de '*Brainport*' Eindhoven en diverse zogeheten *greenports*, bovendien wordt tegenwoordig terecht belang gehecht aan van het algemene vestigingsklimaat, en dan met name de 'zachte' kant daarvan, tot uitdrukking komend in zaken als ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.

Onderbelicht in het hele Rli-verhaal blijven de gevolgen van de klimaatverandering. De noodzaak om tot een duurzame energievoorziening te komen is inmiddels eindelijk wel doorgedrongen, maar systematisch verdrongen wordt nog steeds het feit dat de gevaren daarmee niet geweken zijn, zelfs als we ons keurig aan de doelstellingen van de Parijse klimaatop van december 2015 houden, dit gezien de te verwachten najleffecten van ruim twee eeuwen Co₂-uitstoot en gezien de steeds opnieuw opduikende verontrustende berichten over dramatische extra klimaatgevolgen. Daarom moet op termijn in deze eeuw serieus rekening gehouden met doorgaande zeespiegelstijgingen en sterkere fluctuaties in de afvoer van ons rivierwater. Dat noopt ook het concept van de zogeheten 'deltametropool' ter discussie te stellen, een term die in de *booming nineties* in zwang kwam als typisch neoliberal op de vorming van speciale extra dynamische 'metropoolregio's' gericht alternatief voor de tot dan toe als Randstad bekend staande stedelijke agglomeratie. Het is heden ten dage immers vanuit economisch oogpunt niet meer *per se* nodig om de verstedelijking te concentreren in het westen des lands en vanuit waterstaatkundig oogpunt op termijn ook helemaal niet wenselijk meer. Als het om economische redenen bovendien helemaal niet meer nodig is om alle kaarten te zetten op de havensteden aan de mondingen van de delta liggen, ligt het eerder voor de hand om in en om deze steden meer ruimte te maken voor groen en water en verdere

verstedelijking af te leiden naar economisch minstens zo kansrijke verder landinwaarts gelegen stedelijke locaties. In plaats van te kiezen voor nog meer asfalt en beton in Rotterdam, Den Haag, Dordrecht, Antwerpen, Gent of Zeebrugge. Het ligt daarom veeleer in de rede zijn toekomstige verstedelikkingsheil te zoeken in Leiden, Amsterdam, Utrecht, Eindhoven, Leuven, Groot-Brussel of Rijsel, steden en agglomeraties die als een waaier in wijde kringen om de 'Havenboog' in de delta liggen. Daarbij is het zaak niet alleen de 'Havenring' meer waterruimte te gunnen, maar ook die verder landinwaarts gelegen steden die op termijn met een groeiend waterbezwaar moeten rekenen zoals Gouda, Leiden, Amsterdam, Utrecht en Den Bosch. Daarbij is het wel zaak de tussenliggende landelijk gebleven zones niet te vergeten. Deze liggen als schegvormige groene kamers tussen de stedelijke zones die als radialen de ruggengraat van de grensoverschrijdende Waaierstad vormen. Deze scheggen verdienen het om verder vergroend en te 'verwaterd' te worden - niet alleen om redenen van ecologie en waterveiligheid maar ook om de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van stad en ommelanden te verhogen. Een zorgvuldige planologische bewaking van het groenblauwe karakter van de scheggen is daarbij wel een eerste vereiste.

Een dergelijke 'Waaierstad' zal niet direct als stad herkend worden en daarin schuilt nu juist haar stille kracht. Hoe deze ruimtelijke *Geheimtip* bestuurlijk te faciliteren is de vraag die vervolgens onvermijdelijk opdoemt. De veranderende economische verhoudingen kunnen hier de sleutel voor de oplossing bieden. De verminderde nadruk op de mainports in de Randstad en de opkomst van Brabantstad zorgt ervoor dat de traditionele tweedeling tussen Randstad Holland en Vlaamse Ruit vervaagt. Brabantstad - van Brainport Eindhoven tot Breda - vormt de schakel. Brainport Eindhoven, wederopgestaan uit de nalatenschap van het Philipsconcern, hoort tot de ICT- top locaties in de wereld. Aan het andere uiteinde ligt het relatief onopvallende Breda, centraal gelegen en uitstekend bereikbaar in de Waaierstad zonder industriële en logistieke bijzonderheden, universiteit of bestuurlijke rol. Het is al een oude stad met een respectabele geschiedenis en zou in het kader van verdere vormgeving van de waaierstad uitstekend een verbindende rol kunnen vervullen. Voor de Havenboog van Rotterdam/ Den Haag naar Antwerpen/Gent geldt dat onder druk van de toenemende concurrentie van Zuid Europa (Griekenland) maar ook Noord Europa (Gdansk) er al initiatieven zijn genomen door de betrokken Havenbedrijven in Rotterdam en Antwerpen om tot enigermate van coördinatie te komen.

Geo-economisch lijken de vooruitzichten dus gunstig. De vraag blijft echter hoe de zaak vervolgens bestuurlijk in het vat te gieten. In het Benelux-vat ligt dan het meest voor de hand. Lange tijd leefde dit samenwerkingsverband een slapend bestaan, maar de laatste jaren is het weer enigszins opgeleefd. Tegen de achtergrond van de door de Brexit ontstane crisis in de Europese samenwerking zou een intensievere Benelux-samenwerking de kiem kunnen vormen voor een heruitvinding van 'Europa' van onderop met grensoverschrijdende ruimtelijke samenwerking als een belangrijke invalshoek - een thema dat de EU immer ten onrechte links liet liggen.

Zevenhuizen (Zuidplas)/ Den Haag

Jan Dirk Dorrepaal - ruimtelijk organisatiekundig adviseur

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

Zie verder: www.dubbelkrimp.nl