

Krimp? Welke krimp? Driedubbele krimp!

Korte geschiedenis van een paradigmashift

Gastcollege Rotterdamse Academie van Bouwkunst, 21 maart 2013

Krimp zit de laatste jaren in de lucht, al vóór de kredietcrisis van 2008. Toen ging het nog 'alleen' om demografische krimp, nadien is de economische krimp daar bij gekomen. Als we het geheel door onze oogbalken bekijken, dan zien we ook nog een derde soort krimp: van het land. Door de klimaatwijziging worden de grillen van het water steeds heftiger, met steeds extremere pieken dalen. We kunnen niet meer op elke plek in onze delta doen 'wat we willen' en niet op ieder moment. Stijging van de zeewaterspiegel, daling van de bodem en sterkere fluctuaties in de toevoer van rivierwater zijn daar debet aan. Daarom heeft het zin om van driedubbele krimp te spreken: krimp van de bevolking, krimp van het land en krimp van de economie. Aan deze trits is het eerste, algemene deel van dit college gewijd. Om de zaak concreet en ruimtelijk te maken laten we in het tweede deel een tweetal gebiedsvoorbeelden de revue passeren: eerst **Take Care!**, een onderzoek over de veenkolonieën van enkele jaren geleden, en een onderzoek waarvan de voorbereidingen net zijn begonnen en waarbij we jullie willen laten delen in de eerste gedachtevorming. Het gaat over de Rijnmond [titel: **Het water, de stad en de energie. Biografie van de Nieuw[st]e Waterweg**] - daar zitten we hier vanavond in de Academie van Bouwkunst op Heijplaat letterlijk midden in.

Deel één

Driedubbele krimp: een inleiding

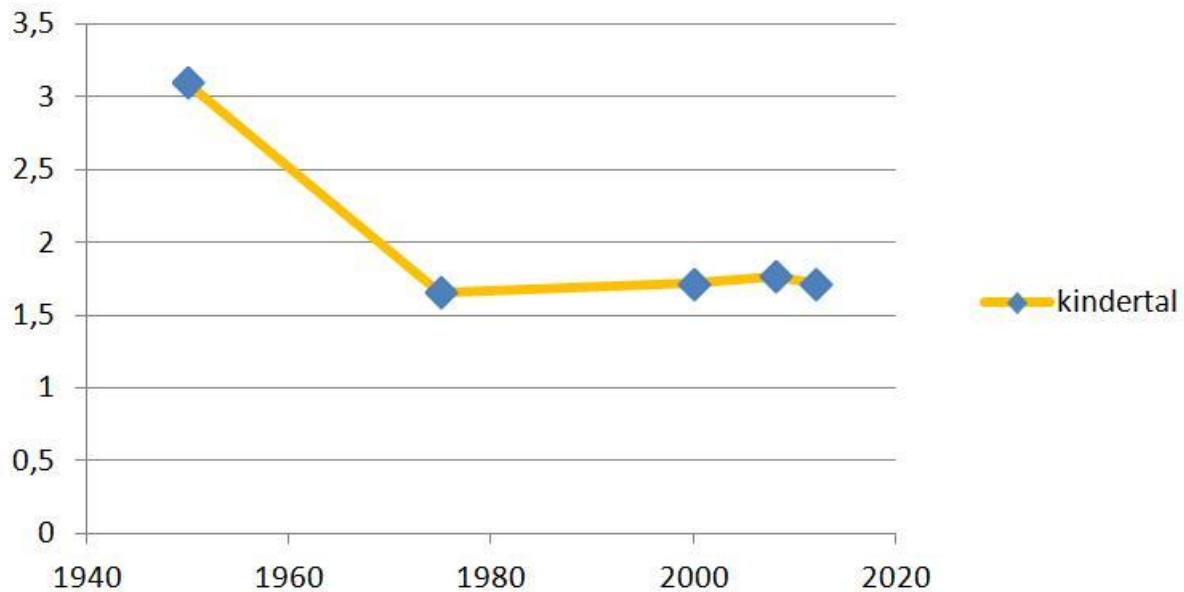
1>Demografische krimp

In juni 2004 verscheen het artikel **Ga uit van krimpscenario's** [Jan Dirk Dorrepaal en Steven van Schuppen]. Hierin stelden we de tot dan toe gehanteerde parameters voor de twee sturende saldi iets te verschuiven: het sterfte-geboorte saldo met een kindertal per vrouw op 1.7, het migratiesaldo op nul. Dat zou in de loop van de 21^e eeuw een gestage krimp van de omvang van de bevolking leiden.

Geboortecijfer

Om bij het geboortecijfer te beginnen. Om te zorgen dat de omvang van de bevolking op peil blijft is de geboorte van 2.1 kind per vrouw in de vruchtbare periode nodig. De grafiek hieronder toont het verloop van het kindertal in Nederland vanaf 1950.

Kindertal per vrouw



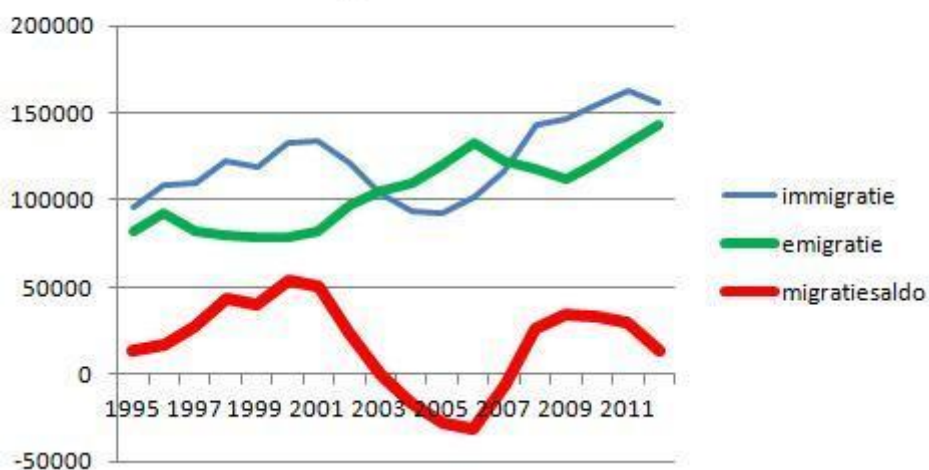
In 2012 stond het kindertal op 1.72 per vrouw. Vanaf de zogeheten pilknik [effect van de anticonceptiepil op het geboortecijfer] die hier pas begin jaren 70 optrad [wat later dan in de ons omringende landen] schommelt dit tussen de 1.65 en 1.78; in 2012 was het 1.72, net als in 2002. Het was dus niet zo gek om 1.7 als richt-ratio te nemen.

Nederland bevindt zich hiermee in het 'krimpende' werelddeel Europa in een tussenpositie tussen het sterker krimpende oosten [Duitsland met 1.5, oostelijk daarvan nog lager] en het minder krimpende westen [Groot Brittannië en Frankrijk [iets hoger, maar niet boven de 2.0 uitkomend. Mondiaal is Europa de grote krimper, maar ook het vergrijzende Oost Azië is op termijn een gegarandeerde krimpkandidaat, en niet alleen in China zijn éénkind-politiek maar even hard in India. Afrika is en blijft voorlopig de grote groeier.

Migratiesaldo

Rond de eeuwwende lijkt zich een forse verandering in het migratiepatroon af te tekenen.

Migratie 1995-2012



De emigratie lijkt in een doorgaande stijgende lijn gekomen te zijn die zich doorzet door de conjuncturele bewegingen op de korte termijn heen. Emigratie en immigratie komen steeds dichterbij elkaar. Ook de tweede parameter-verschuiving [migratiesaldo nul] zou op termijn wel eens reëler kunnen zijn dan we in 2004 konden bevroeden.

Oorzaken

=Positie van Europa in de wereld

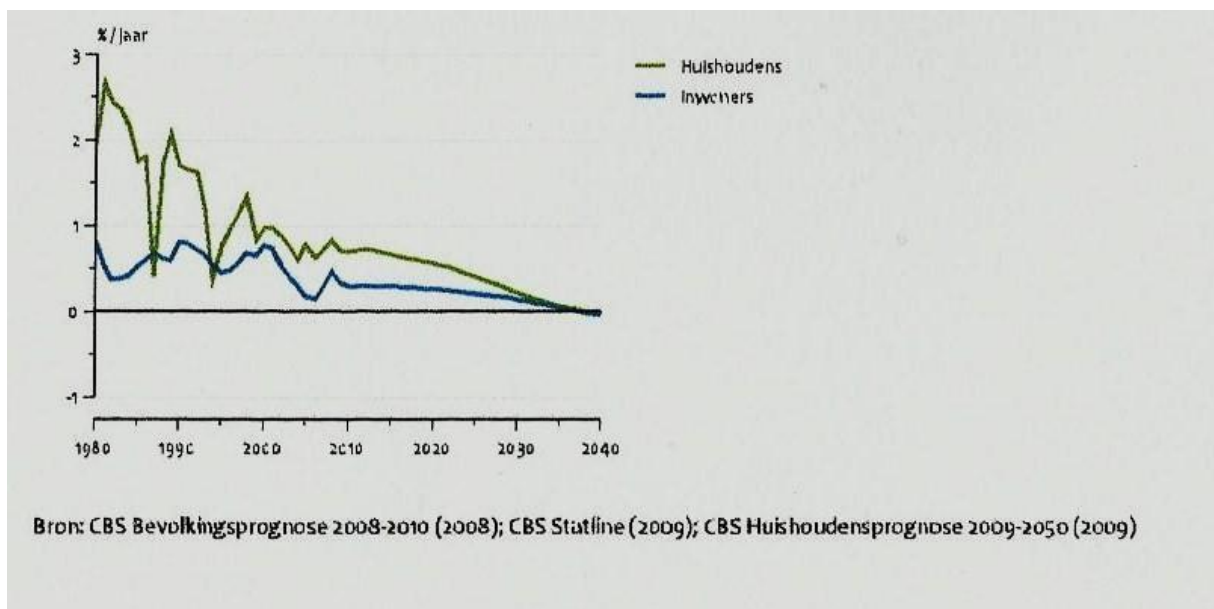
Bovengeschetste mondiale verschuivingen kunnen leiden tot een vermindering van de aantrekkingskracht van Europa op migranten. Een deel van de arbeidsmigranten uit Afrika richt zijn vizier meer en meer op oostelijk Azië.

=Positie van Nederland binnen Europa

In het noordwesten van Europa zijn andere landen en regio's die minstens zo interessant voor arbeidsmigranten uit zuid en zuidoost Europa: Frankrijk en Groot-Brittannië vanwege hun veel grotere taalgebied, Duitsland vanwege zijn ijzersterke positie in de maakindustrie.

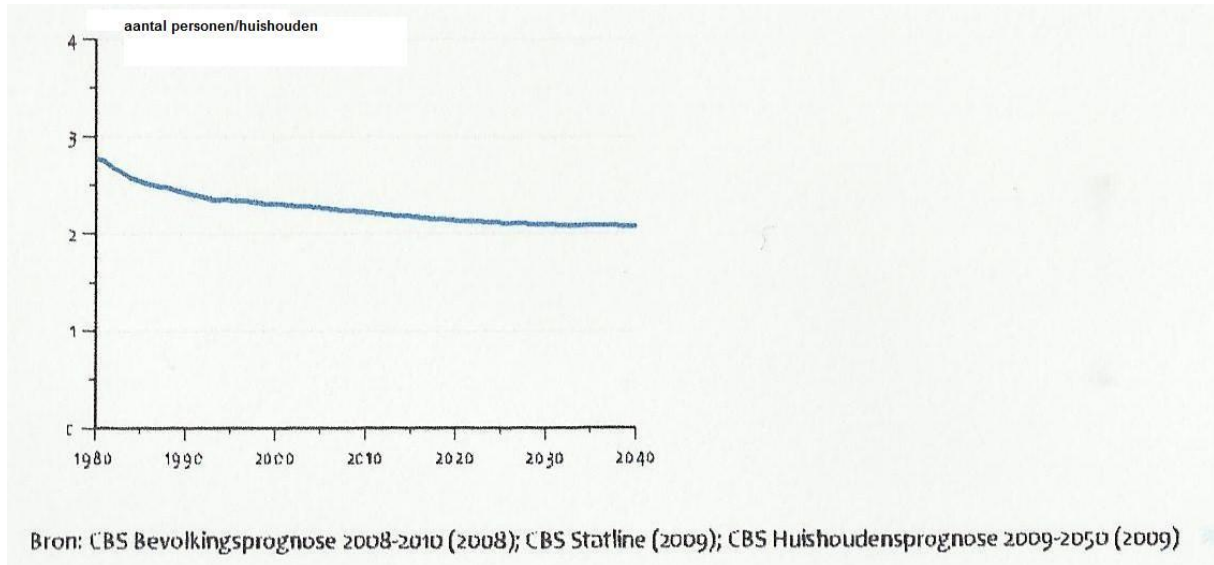
Ruimtelijke consequenties van demografische krimp

De krimp vergroot over de hele linie de bandbreedte voor ruimtelijke ordening. Dat betekent niet alleen 'vrijheid blijheid', maar vergt ook duidelijke ruimtelijke en stedenbouwkundige keuzes met het oog op de sociale opbouw en samenhang van wijk, dorp, stad en streek [meer hierover in deel twee, bij het 'praktijkgeval' **Take Care. Wildontginning Veenkolonieën**]. Het mogelijk geringere ruimtebeslag van de woonbebouwing in de toekomst volgt vertraagd op de demografische krimp, zoals onderstaande grafiek laat zien waarin de afname van het aantal huishoudens achter de bevolkingskrimp 'nahinkt'.



De afname van het aantal personen per huishouden, de zogeheten *woonverdunding*, een effect dat in de jaren 80 nog volop aan de gang was, is inmiddels praktisch tot stilstand gekomen > zie

onderstaande grafiek.



Dat een verdere woonverdunding nu al tot stilstand lijkt te komen zou verband kunnen houden met de vrees dat de verzorgingsstaat nog verder onder druk komt te staan onder invloed van de economische crisis. Bepaalde inkomensarrangementen [uitkeringen, fiscale regelingen] die nu nog financiële onafhankelijkheid van eenpersoonshuishoudens en eenoudergezinnen enigszins mogelijk maken, zouden wel eens nog verder kunnen verschromelen.

Op langere termijn zou de woonverdunding overigens kortstondig kunnen omslaan in een 'woonverdichting' op het moment dat de laatste der babyboom-mohicaan-eenpersoonshuishoudens gaan uitsterven. De gemiddelde bezetting per huishouden gaat dan omhoog, op de woningmarkt uit zich dit in het extra vrijkomen van huizen. Overigens zouden in dit verband met name eengezinshuizen wel eens versneld kunnen vrij komen, nog vóórdat de babyboomers uitgestorven zijn, doordat, opnieuw onder druk van de economische crisis, oudere [echt]paren eerder op zoek gaan naar kleinere behuizing met de nodige extra servicefaciliteiten. Hier ligt een duidelijke taak voor ruimtelijk ontwerpers, en dan natuurlijk met name de architecten en stedenbouwkundigen onder hen.

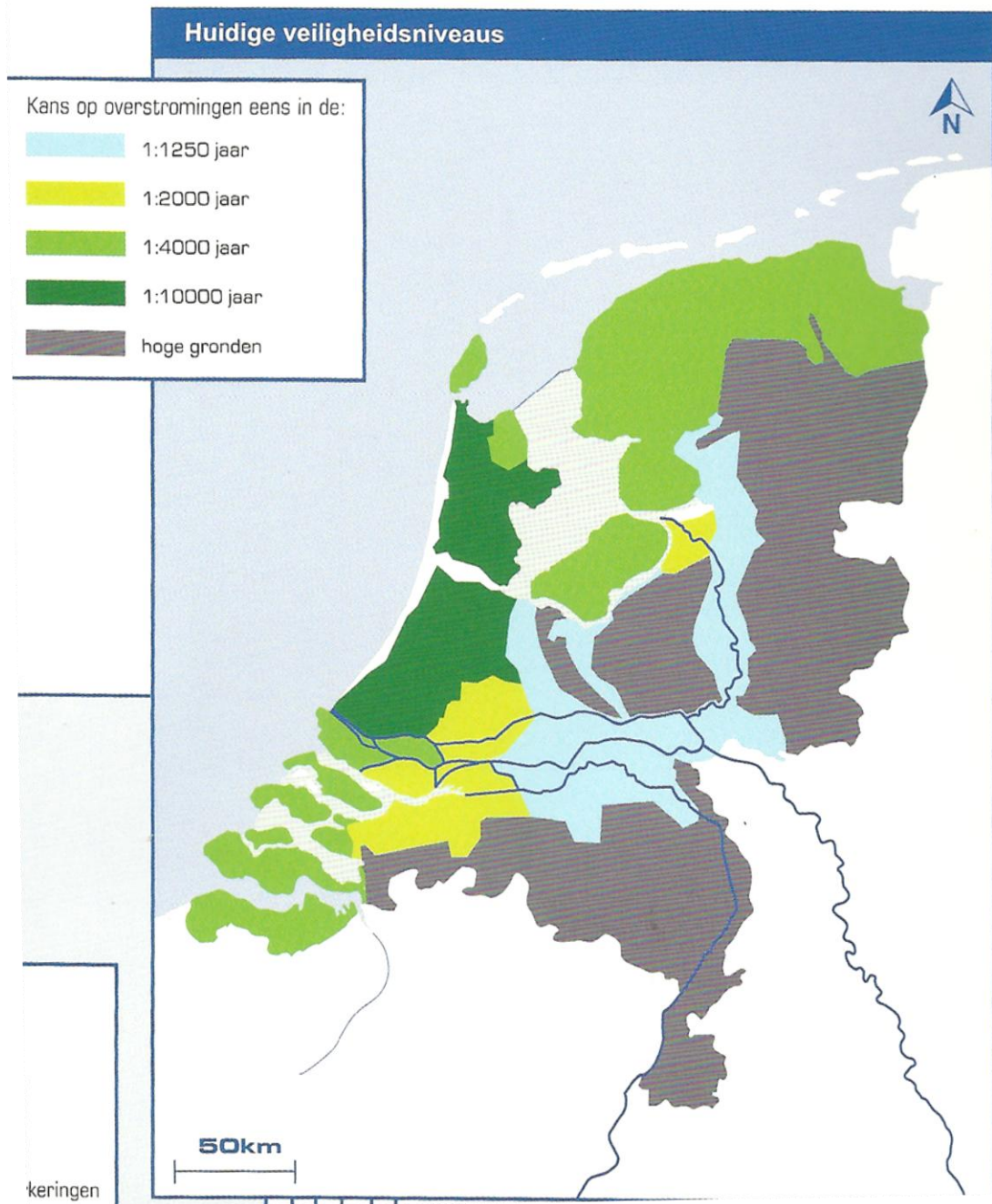
2>Wassend water, krimpend land

In 2006 verscheen de brochure ***De zegeningen van Dubbelkrimp voor de Randstad*** van Jan Dirk Dorrepaal, Arjan Nienhuis en Steven van Schuppen, mede naar aanleiding van de tweede architectuurbiënnale in Rotterdam het jaar daarvoor onder de titel ***De zondvloed***. De hoofdgedachte van Dubbelkrimp bestaat uit twee bestanddelen.

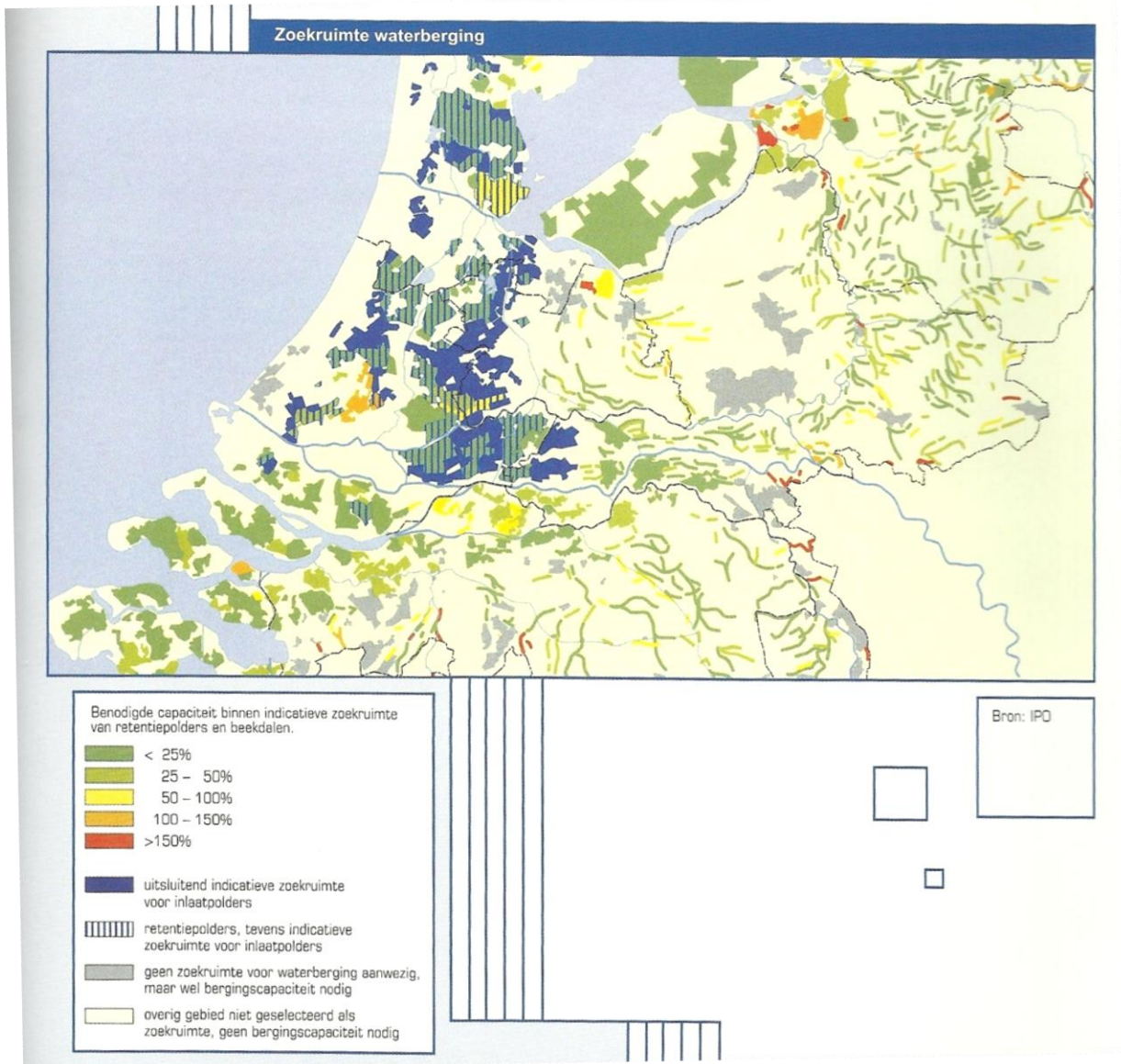
=Dankzij de demografische krimp kan er meer ruimte gegund worden aan de groeiende dynamiek van het water die voortvloeit uit de klimaatwijziging.

=Deze waterdynamiek kan meerwaarde opleveren voor ecologie en duurzame voedsel energie- en voedselproductie.

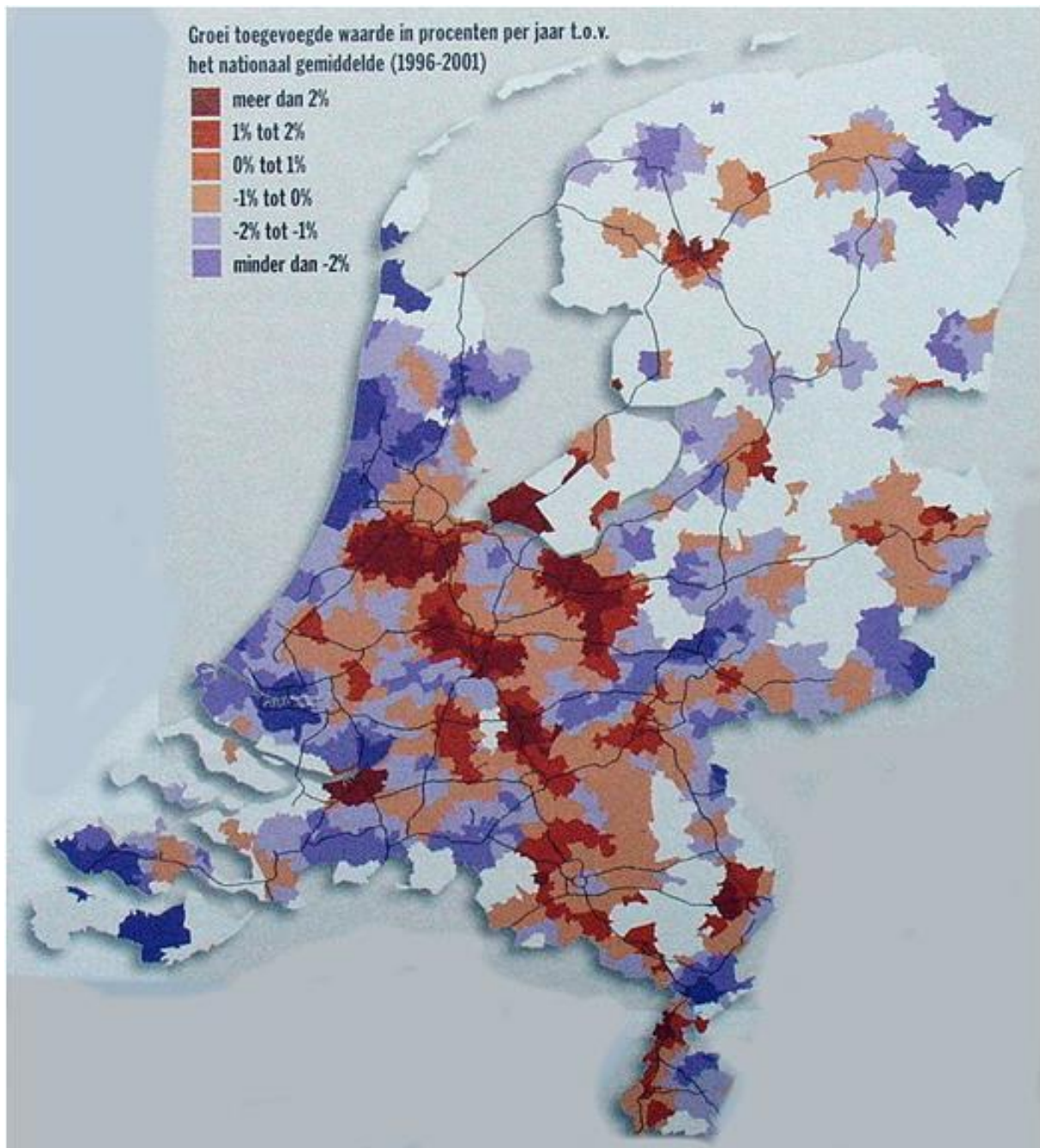
Groeiende dynamiek van het water speelt vooral in het gebied van de grote rivieren en de laaggelegen kustgebieden van Nederland. In de kustgebieden speelt bovendien naast de aanwezige overstomingsrisico's [zie kaartje]



ook het probleem van de verzilting. Als we inzoomen op de Randstad en het daarbinnen gelegen Groene Hart dan constateren we op dit front de volgende twee ontwikkelingen.
 =Er bestaan hier uitzonderlijk uitgestrekte ruimtelijke claims voor waterberging [zie onderstaand kaartje zoekruimtes waterberging].



Dergelijke waterbergingsclaims zouden geen probleem hoeven te vormen in het vooruitzicht dat deze verstedelijkingsclaims claims op Randstad en Groene Hart zouden kunnen verminderen. In de nu nog dominante visie staan die claims nog steeds overeind, maar voor hoe lang nog? In die visie ligt het economische zwaartepunt nog volledig op de Randstad. Maar hoe is de realiteit? Onderstaand kaartje laat toch een iets ander beeld zien. Er is een verschuiving zichtbaar van de gebieden met de sterkste groei van de toegevoegde waarde naar het [zuid]oosten van de Randstad, naar Amsterdam en Utrecht, en vandaar naar de aangrenzende gebieden in Gelderland en Noord Brabant. Het kaartje slaat op de jaren tussen 1996 en 2001. De gegevens corresponderen met cijfers over het bruto binnenlands product [BBP] In de jaren zestig was de Randstad op dit gebied nog ver voor op de 'rest van Nederland' [60% op 47%], in de jaren negentig was 'de rest' op gelijke voet met de Randstad gekomen [voor nadere info zie: Steven van Schuppen en Jan Dirk Dorrepaal, *Holland Noordzeeland. Nieuwe kansen voor het landsdeel Randstad Holland in de 21 eeuw* Den Haag 2007; noot 1]



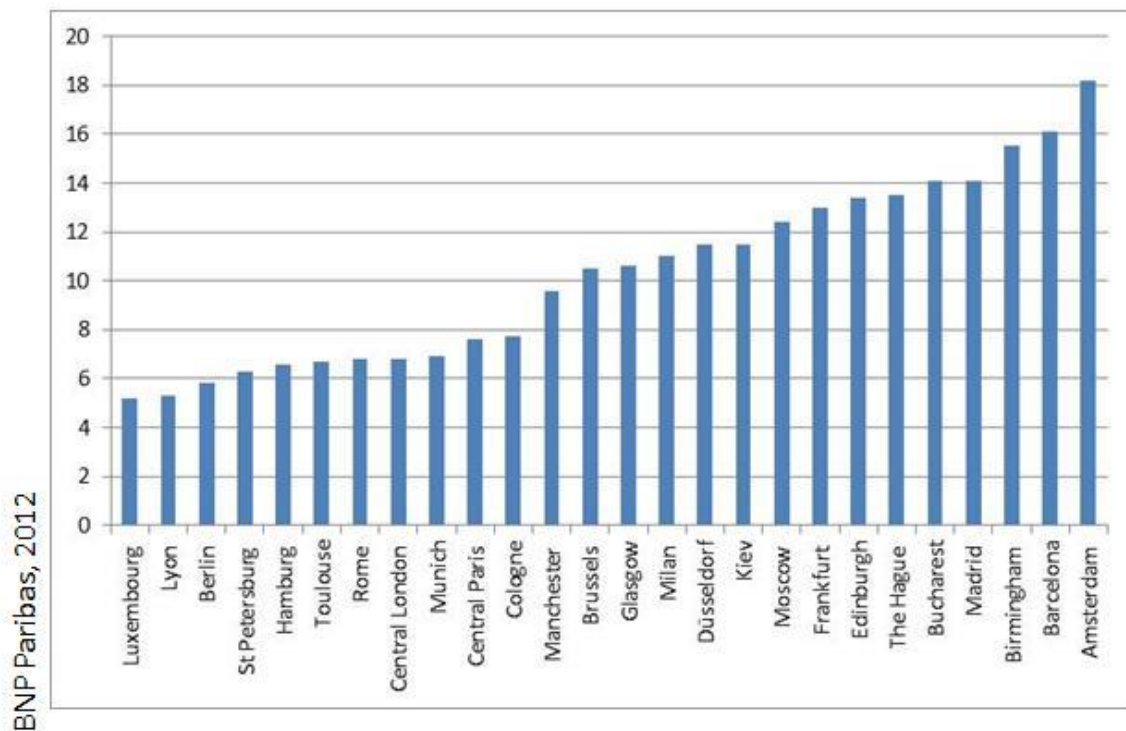
Bron: Tordoir

Als het economische zwaartepunt niet langer uitsluitend op de Randstad ligt, maar ook op Gelderland en Brabant, dan heeft dat ook consequenties voor de regionale demografische ontwikkeling en hoort dat ook consequenties te hebben voor het ruimtelijke en stedelijke beleid. De Randstadgerichte visie is in het Rijksbeleid inmiddels terecht aangepast. Naast Amsterdam en Rotterdam wordt nu ook oostelijk Noord Brabant ['Brainport Eindhoven'] een gelijkwaardige plaats als trekpaard gegund. Maar hierbij wordt over het hoofd gezien dat dit succes niet alleen of zelfs in de eerste plaats verband houdt met de relatie met Amsterdam en Rotterdam, maar dat Eindhoven zijn prominente positie op het gebied van ICT-kapitaalgoederenindustrie niet in de laatste plaats dankt aan zijn plaats in het 'groene hart' binnen de driehoeksmegapool Randstad - Vlaamse Ruit - Ruhrgebied. Intussen lijkt zich tegen de verdrinking van de crisis in de laatste tien jaar een ware 'energy port' langs de stedelijke as Assen - Groningen - Eemshaven te ontwikkelen.

En ondertussen zakt zuidwestelijke flank van de Randstad de laatste tien jaar juist weg. In Rotterdam kwamen er vorig jaar slechts enkele tientallen inwoners bij. En Zuid Holland staat nu op nummer twee op de provinciale werkloosheidstop-twaalf vlak na de traditionele koploper Groningen. Meer hierover in deel twee onder het gedeelte **Het water, de stad en de energie. Biografie van de Nieuwste Waterweg.**

2>Economische krimp

De financiële crisis van 2008 heeft de ruimtelijke scheefgroei in het verstedelijkingspatroon van Nederland op een uiterst pijnlijke manier zichtbaar gemaakt. Er blijkt de afgelopen twee *booming* decennia een enorme overcapaciteit ontstaan aan gebouwde m2. Bekijk in dit verband eens de onderstaande staafdiagram over de Europese top 25 van percentuele kantorenleegstand uit 2012, overgenomen uit het artikel **Property booms and bubbles. A demolition strategy - towards a tabula rasa?** van o.m. de Amsterdamse planologe Leonie Janssen-Jansen [Universiteit van Amsterdam]



Amsterdam aan top, Den Haag op een goede [of beter: kwade] zesde plaats. In 2005, ruim vóór de kredietcrisis van 2008, lag het percentage leegstand in Amsterdam nog hoger dan nu. Dat zou er op kunnen wijzen dat de leegstand dus *geen* gevolg van een conjuncturele crisis maar structureel van aard is. De oorzaak van deze overcapaciteit aan bebouwde m2 moet gezocht worden in de wisselwerking tussen markt en op groei gericht overheidsbeleid. Drie elkaar versterkende factoren spelen hierbij een rol.

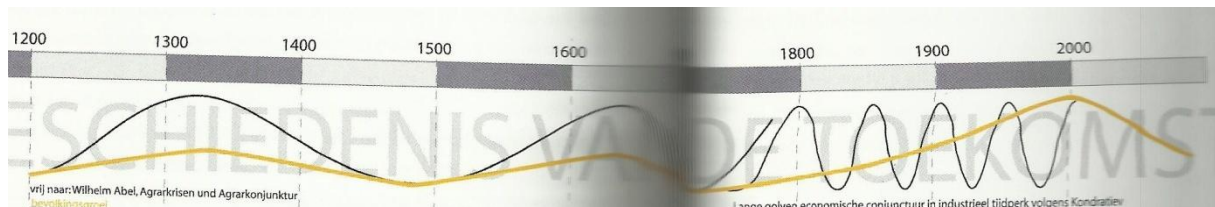
1>De 'hysterische' marktwerking in de vastgoedwereld gedurende de afgelopen twee decennia

2>Een demografische prognosefout door ondoordacht door-extrapoleren van de migratiegroeitrend die in de jaren negentig leek te zijn ingezet. Hierop baseerden de beleidsmakers hun prognoses voor voor behoeften aan woningen, kantoren, infrastructuur en andere voorzieningen.

3>Eenzijdige focus op de Randstad in het economische en ruimtelijke beleid. Dit lijkt nu fataal uit te pakken voor de zuidwestelijke flank van de Randstad, vooral op Rotterdam/Rijnmond [waarover meer in deel twee over het project **De Nieuw[st]e Waterweg**].

Korte en lange golven in de conjunctuur

De huidige crisis is niet alleen conjunctureel maar ook structureel van aard. In dit verband is het zinvol een onderscheid te maken tussen lange en korte golven in de economische conjunctuur. Onderstaande puur schematische voorstelling kan daarbij behulpzaam zijn.



Vóór het industriële tijdperk, dat in de late 18^e eeuw begon, bestreken de lange golven in de economie meerdere eeuwen en correspondeerden met veranderingen in het klimaat [de zogeheten *Kleine IJstijden* en tussen liggende perioden van relatieve warmte]. *Leading sector* was in die tijd de landbouw. [naar o.m. het werk van de Duitse agrarisch historicus Wilhelm Abel]

Dat gaat veranderen als het industriële kapitalisme het ritme van de economie gaat bepalen. Dan tekent zich een patroon af van korte en lange golven [naar de theorieën van de Sovjetrussische econoom Kondratieff, de Oostenrijks-Amerikaanse econoom Schumpeter en de marxistische Belgische econoom Mandel].

>De *korte golven* [ca. 6 tot 8 jaar] worden veroorzaakt door de relatief vertraagde aanschaf van kapitaalgoederen [machines] die achter de aanschaf van consumptiegoederen en -diensten aanhinkt. Op de zo ontstane overproductie volgt een crisis waarna vraag en aanbod op een nieuw evenwicht bereiken.

>De *lange golven* beslaan meerdere decennia tot een halve eeuw. De motor van de opgaande periode van een lange golf wordt gevormd door een cumulatie van technische innovaties die elkaar versterken. Een complete lange golf manifesteert zich in een opgaande golf van versnelde groei en een daarop volgende neergaande golf van vertraagde groei. De vertraagde groei wordt veroorzaakt doordat de technologische vernieuwingen die aan de basis lagen van de golf hun gunstige werking op de verhoging van de arbeidsproductiviteit na verloop van tijd gaan verliezen.

>De *lichtbruine lijn* op de afbeelding is de ontwikkeling van de *bevolkingsomvang*. Onder invloed van de vlak aan de industriële revolutie voorafgaande en daar deels mee samenvallende agrarische revolutie is de bevolking gedurende twee eeuwen explosief gegroeid. In de loop van de 21^e eeuw slaat deze groei om in stagnatie en dan in krimp.

De vorige lange economische golf besloeg een flink deel van de 20^e eeuw en werd ondermeer voortgedreven door de combinatie van de petrochemie de auto. De huidige golf, beginnend in de jaren zeventig van de vorige eeuw heeft de ICT als motor. Met de ICT-bubble van 2002 en de kredietcrisis van 2008 lijkt de opgaande golf aan zijn einde gekomen en zou er sprake kunnen zijn van een neergaande golf van vertraagde groei. De groei zou nu nog wel eens extra vertraagd kunnen worden. Economische groei kent namelijk een technologisch-innovatieve en een demografische component die zorgt voor een groei in de massa van arbeidskrachten [aan de aanbodzijde] en consumenten [aan de vraagzijde]. Nu demografische stagnatie en krimp in het verschiet liggen moeten we het voor de economische groei vooral hebben van productiviteitsstijging door technologische innovatie. Wat heeft zou in dit verband de de ICT-technologie nog in petto? En op

welke gebieden zal zich in de toekomst een accumulatie van elkaar versterkende technische innovaties voordoen die zou moeten zorgen voor een nieuwe opgaande golf?

Banken en bouw als waterhoofden

De financiële sector en de bouw kunnen onmogelijk zo groot blijven als nu het geval is. In dit opzicht is er zeker sprake van een zekere scheefgroei in de Nederlandse economie. Ze kunnen onmogelijk een leidende rol blijven spelen; die is voorbehouden aan sectoren die stuwend kunnen optreden bij technologische productinnovatie. De financiële sector kan hierin zeker niet leidend zijn. Voor de bouwwereld ligt dat iets genuanceerder.

>In de *kantorenbouw* is er sprake van écht te veel te veel. Naast verbouwen lijkt sloop lijkt hier onontkoombaar, maar waar en waarom daar?

>De *woningbouw* moet zich veel minder op kwantiteit richten, maar veel meer op kwaliteit [ombouw,, verbouw, aanpassingen bestaande voorraad aan nieuwe bestemmingen en aan de veranderende leeftijdsopbouw van de bevolking, kleinschaligere benadering in combinatie met selectieve sloop].

>De *waterbouw* zou in de toekomst in tegenstelling tot de bouw van huizen kantoren wél een innoverende trekkersrol kunnen vervullen, gericht op het toestaan van een grotere waterdynamiek in stad en land. Duurzame energie- en voedselproductie als waternatuurbouw kunnen daarbij in beeld komen, meer dan beton en staal dus.

Slopen?

In voorafgaande regels is al meermalen het woord sloop gevallen. De woorden sloop en slopen komen het laatste jaar meer en meer opduiken. Toch willen we waarschuwen voor al te stoere, primair marktgerichte sloopprogramma's als die er alleen maar voor moeten dienen om het overschot uit de markt te halen om zo de vastgoedprijzen weer op peil te kunnen brengen om vervolgens 'gewoon' opnieuw te kunnen beginnen met het even perverse en maatschappelijk contraproductieve casino-vastgoedspel.

De volgende drie *criteria voor sloop* [waar relevant in combinatie met verbouw] zouden gehanteerd moeten worden.

>*Demografische criteria*: rekening houdend met groei, krimp en samenstelling van de bevolking, ook op een termijn van meerdere decennia.

>*Hydrografische criteria*: niet alleen vanuit een negatief oogpunt bezien [angst voor overstromingen en verzilting], maar vooral ook positief, gericht op de kansen op duurzame energie- en voedselproductie bij een dynamischer waterbeheer

>*Economische criteria*: gericht op de eerder beschreven zwaartepuntverschuivingen naar minder 'watergevoelige' regio's als de zuidoostelijke flank van de Randstad en oostelijk Noord Brabant.

Coalities

De ontwerpende disciplines kunnen hierbij veel meer het voortouw nemen dan nu gebeurt, al was het alleen maar uit welbegrepen eigenbelang, want de huidige zakelijke en maatschappelijke organisatie van de sector heeft zijn langste tijd gehad. Coalities met coöperatief opererende partijen van actieve en mondige burgers zijn daarbij een serieuze optie. Samen kan op zoek gegaan worden naar oude en nieuwe kredietgevers. Dergelijke coalities kunnen bovendien beslist geen kwaad als tegenwicht tegen de bureaucratische en commerciële ontsporingen in de wereld van de woningbouwcorporaties.

Deel twee

Twee gebiedsvoorbeelden

1>Take care! Wildontginning Veenkolonieën

Het betreft hier een van de eerste projecten op het gebied van ontwerp onderzoek [al uit 2005!] waarbij uitgegaan werd van 'dubbelkrimp': demografische krimp + krimp van het land [MUST Stedebouw, Bosch Slabbers, Bram ten Have met Steven van Schuppen en Rick Herengreen]. Uitgangspunt van het onderzoekscenario in dit project bestaat er uit dat naast krimp van de bevolking gekozen wordt voor een natuurlijke vernatting van het gebied. De infrastructuur van water en wegen wordt goeddeels opgeheven – de structurele bezuinigingen op de het onderhoud daarvan moeten de financiële basis voor het plan vormen. Als 'wildontginning' kan de streek zich zo als natuurgebied van formaat ontwikkelen waarin tegelijk wel plaats is voor jacht en extensieve veeteelt. Een niet onbelangrijke rol is hierbij weggelegd voor pioniers die genoeg nemen met relatief hoge risico's en lage servicevoorzieningen. Daarnaast blijft er plaats voor ouderen met een hoge servicebehoefte en beslist geen boodschap aan teveel aan risico, waterstaatkundig, financieel of anderszins. Tussen deze twee uitersten is een nederzettingentypologie met uiteenlopende risico-/serviceprofielen ontwikkeld, terug te vinden op navolgende kaart.

De typologie van nederzettingen is als volgt:

>**Zwerfplaats**: voor de pionier bij uitstek, tijdelijke vestiging in een verwilderd landschap aan een 'vrij lint' [de doodlopende stippellijnen op de kaart]

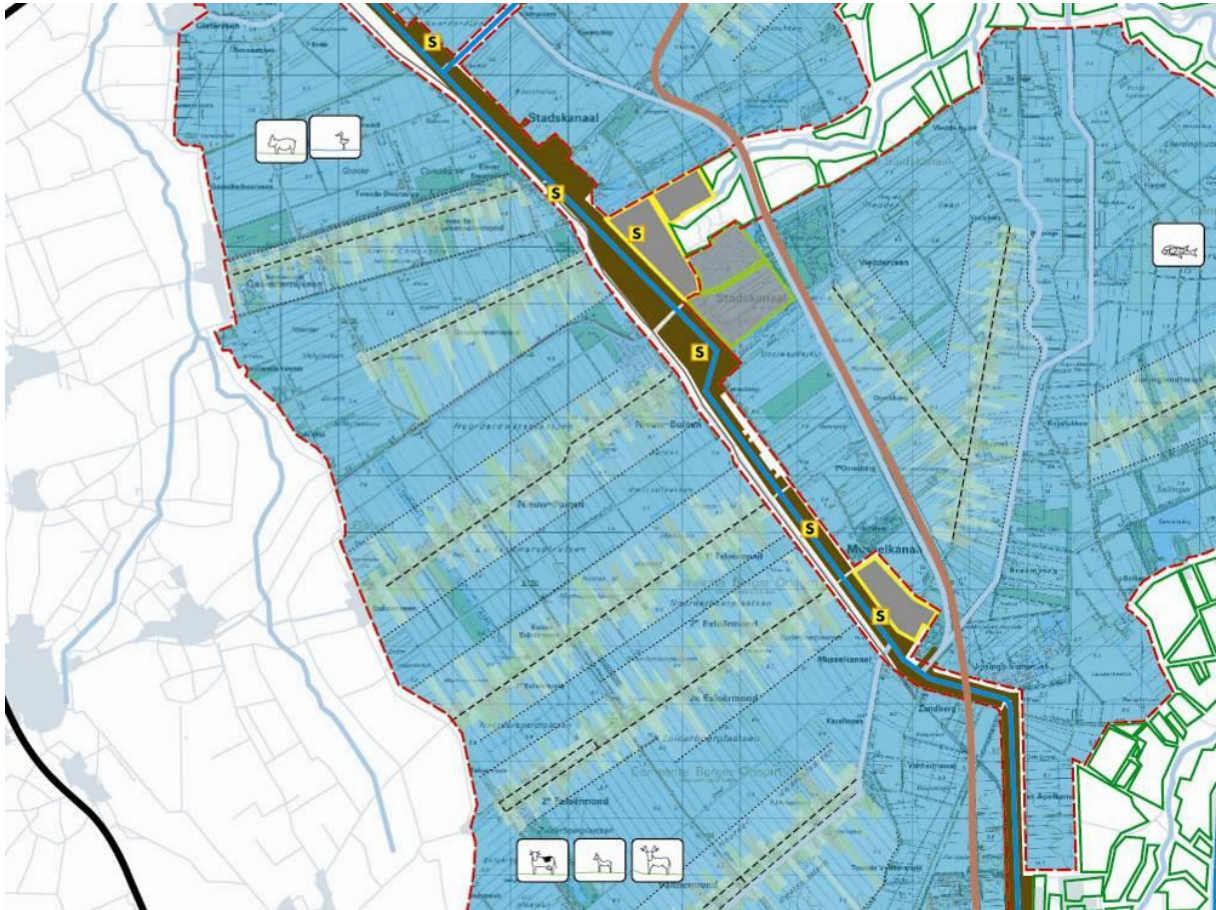


>**Vrij lint**: op dezelfde doodlopende linten, maar met 'recht van opstrek'- recht op eigen grote kavels voor echt eigenzinnige ondernemers [ook aan de doodlopende stippellijnen op de kaart]

>**Buitenwijk**: natuurlijk wonen aan onverharde wegen in wijken waar op maat gesloopt wordt [grijze vlakken, groen omkaderd]. Risico op wilde dieren in de eigen tuin [groen omkaderde grijze vlakken op de kaart]

>**Open wijk**: groter wonen in combinatie werk aan huis, doordat dankzij de demografische krimp het samenvoegen van huizen en tuinen mogelijk wordt. Geen basisvoorzieningen [geel omkaderde grijze vlakken op de kaart].

>**Continu lint**: op de doorgaande ruggengraat van de lintbebouwing. Mobile basis voorzieningen [op de kaart: donkerbruine vlakken aan weerszijden van de dikke blauwe lijn van het stadskanaal]

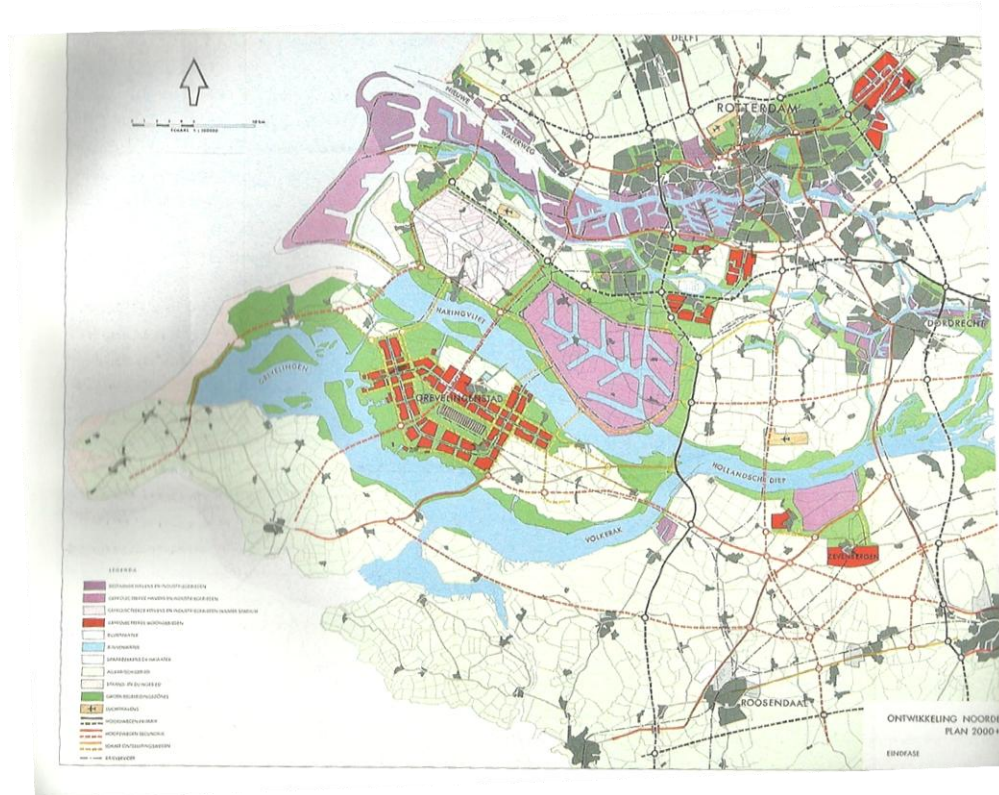


>**Servicepunt**: voor ouderen - voorzieningen en openbaar vervoer op loopafstand [een S op de kaart]



2>Het water, de stad en de energie, Biografie van de Nieuwste Waterweg

Een project in voorbereiding van Nienhuis Landschapsarchitectuur [Arjan Nienhuis] en Lopende Zaken [Steven van Schuppen]



De geschiedenis van de toekomst

Dit begrip kan een vruchtbare invalshoek zijn voor ontwerpend onderzoek. Met vragen als: wat is de geschiedenis van de toekomstplannen van weleer, waarom gingen bepaalde plannen toen niet of slechts gedeeltelijk door en zijn de omstandigheden intussen dusdanig veranderd dat bepaalde aspecten van die plannen weer aan relevantie gewonnen hebben? In het geval van de Rijnmond verschijnt dan meteen de kaart van her befaamde **Plan 2000+** uit 1969 [zie boven] waarop de Rotterdamse havenbaronnen en stadsbestuurders hun stoutste toekomstplannen aan het papier toevertrouwen. Wat niet uitgekomen is en in ieder geval ook geen toekomstrelevantie meer bezit zijn de enorme woonstedelijke uitbreidingen die zelfs Goeree Overflakkee urbaan overspoeld zouden hebben. Evenmin nog nauwelijks relevant zijn de gigantische havenuitbreidingen die heel het eiland Putten ingenomen zouden hebben. Er heeft wel verdere havenuitbreidingen plaats gegrepen, maar die is helemaal zeewaarts gericht met de Tweede Maasvlakte als voorlopige (?) bekroning, geheel in de historische lijn van de ruimtelijke havenontwikkeling van de Maasstad en toegesneden op de ontwikkelingen van de 21^e eeuw. Volgens de prognoses zal namelijk ruim een derde van de met mammoetschepen op de Tweede Maasvlakte aangevoerde vracht zijn vervolg niet verder rivieropwaarts vinden, maar verder zeeopwaarts, overgeladen op kleinere zeeschepen die vervolgens

aankoersen op andere Europese zeehavens met minder ruimte en diepgang dan de Rotterdamse haven.

De 21^e eeuw zou voor de Rijnmond nog wel meer en andere ruimtelijke ontwikkelingen en keuzes in petto kunnen hebben, zeker tegen het licht van de driedubbele krimp. Ontwikkelingen en keuzes op drie fronten:

I>Water: vier denkrichtingen voor de Rijnmond en zijn achterland passeren hier kort de revue, waarbij we in het vervolg van dit onderzoek een door de Deltacommissie minder serieus genomen optie van een geheel gesloten Rijnmond in zijn diverse consequenties toch nader willen verkennen.

II>Bevolking: Rotterdam begint volgens de meest recente prognoses al in de jaren dertig te krimpen, eerder dan de andere drie grote steden in de Randstad. We verkennen de oorzaken en het verband met het karakter van de economische ontwikkeling in de regio.

III>Economie: de economische ontwikkelingen als gevolg van ruimtelijke keuzes en ingrepen, zoals:

a>de kustwaartse havenontwikkeling, culminerend in de Tweede Maasvlakte;

b>de mogelijke gevolgen daarvan voor verschuivingen in ont-/verstedelijkingspatronen;

c>de vervoerseconomische verlegging van de vaarroute[s] binnen de delta en naar het achterland als gevolg van een ingreep als een vaste afsluiting van de Rijnmond; én

d>onderzoek naar de ruimtelijke en economische gevolgen een scenario van *Energiewende* van petrochemie naar duurzaam.

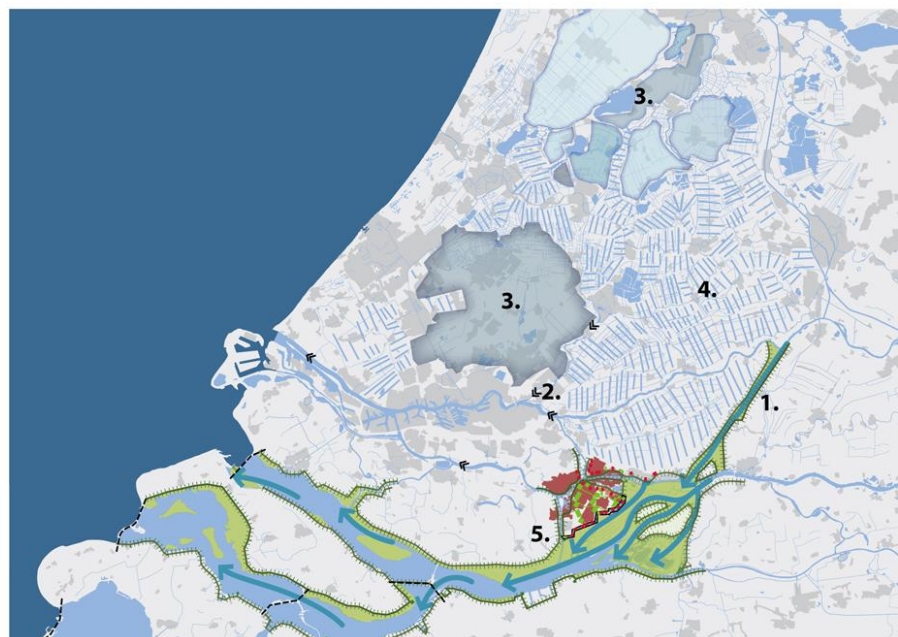
I.Water: vier denkrichtingen

Gebaseerd op de verkenning ***De Getekende delta. Pleidooi voor ontwerp onderzoek*** [Grontmij en Nienhuis Landschapsarchitectuur 2011].

De klimaatwijziging geeft met zijn groeiende fluctuaties in aard en omvang van het water in onze delta geeft aanleiding om verschillende opties voor de omgang met de Rijnmond te onderzoeken.

1=>Rijnmond afsluitbaar open aan zee- en rivierzijde

1. Inpassing 'Nieuwe Lek'
2. High-tech regelbare kunstwerken als landmark voor 'Dutch Delta Design'
3. Elke droogmakerij krijgt een eigen waterontwerp
4. Transformatie veenweidegebied t.b.v. zoetwatervoorziening
5. Nieuw Waterfront Dordrecht

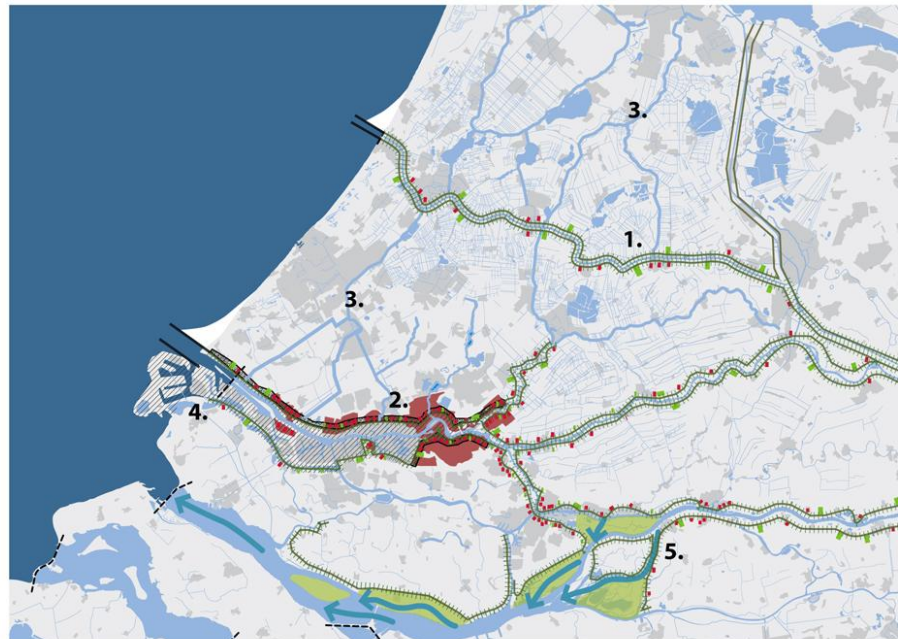


Voorbeelduitwerking Rijnmond afsluitbaar open aan zee- en rivierzijde

Een belangrijk deel van het rivierwater wordt niet meer via de Nieuwe Maas en Rotterdam afgevoerd maar via het zuiden van de delta. Daarvoor wordt voor het water van de Lek een 'Nieuwe Lek' gegraven die grosso modo het tracé van het Merwedekanaal tussen Vianen en Gorinchem volgt; mede in het verlengde daarvan ten zuidoosten van de Drechtsteden wordt een nieuw dynamisch rivierenlandschap ingericht. Een bewerkelijk scenario met veel graafwerk en de aanleg van nieuwe 'waterknoppen' voor de regeling van het hele watersysteem.

2=>Rijnmond afsluitbaar open aan de zeezijde

1. Nieuwe relaties tussen stedelijke en landelijke gebieden langs de Oude Rijn
2. Bouwen aan een nieuw waterfront langs de rivieroever van Rotterdam
3. Boezemstelsel ruimtelijk drager en zoetwaterdrager van de Deltametropool
4. Buitendijkse gebieden van o.a. 'Port of Rotterdam' ontwikkelen eigen veiligheidssysteem
5. Geulen en rivieruimte rondom Dordrecht en het Hollands Diep en het Haringvliet.



Voorbeelduitwerking Rijnmond afsluitbaar open aan zeezijde

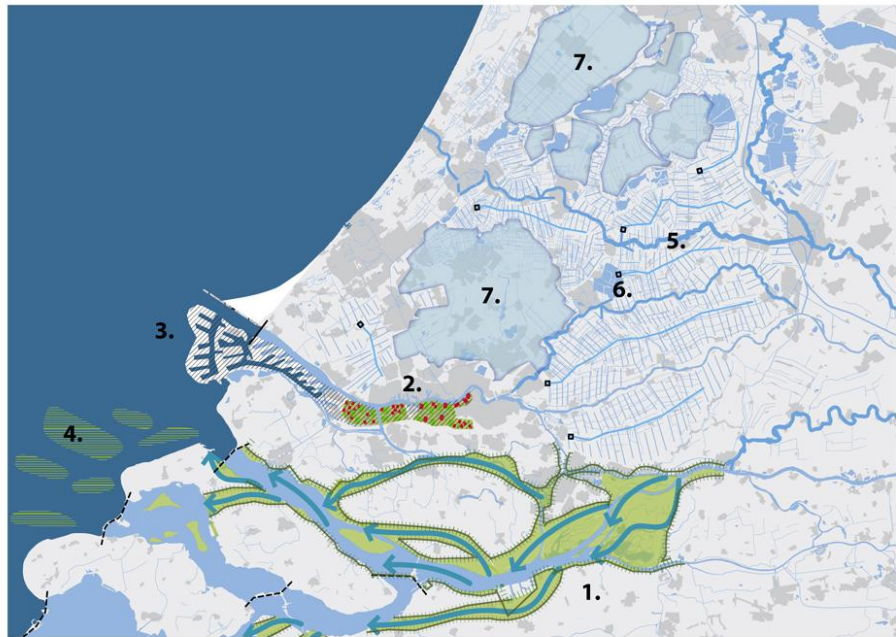
De huidige status quo. Bij de verdere stijging van de zeewaterspiegel kent deze variant twee grote nadelen:

=de steeds verder landinwaarts en rivieropwaarts doordringen van de zouttong, hetgeen een toename van zoute kwel in het Groene Hart tot gevolg heeft, en

=het feit dat geen afdoende oplossingen geboden worden voor overstromingsrisico's. Hoe 'veilig' is de Maeslantkering?

=>Rijnmond geheel gesloten aan de zeezijde

1. Estuariumlanschap dooraderd met kreken en dijken, geulen en zoet- zout overgangen
2. Transformatie oude zeehavengebieden tot duurzame woon en werkmilieu: Waterpark aan de Maas.
3. Herstructurering en zeewaartse verplaatsing 'Port of Rotterdam'
4. Ecologische 'voortuin' van de Delta
5. Oude rivierstromen als basis voor ruimtelijke en waterhuishoudkundige structuur van het Blauwgroene Hart
6. Veenweiden met watermachines, wateropslag en zuiveringsgebieden
7. Droogmakerijen met optimaal zoetwatersysteem en stabiele zoetwatervoorziening

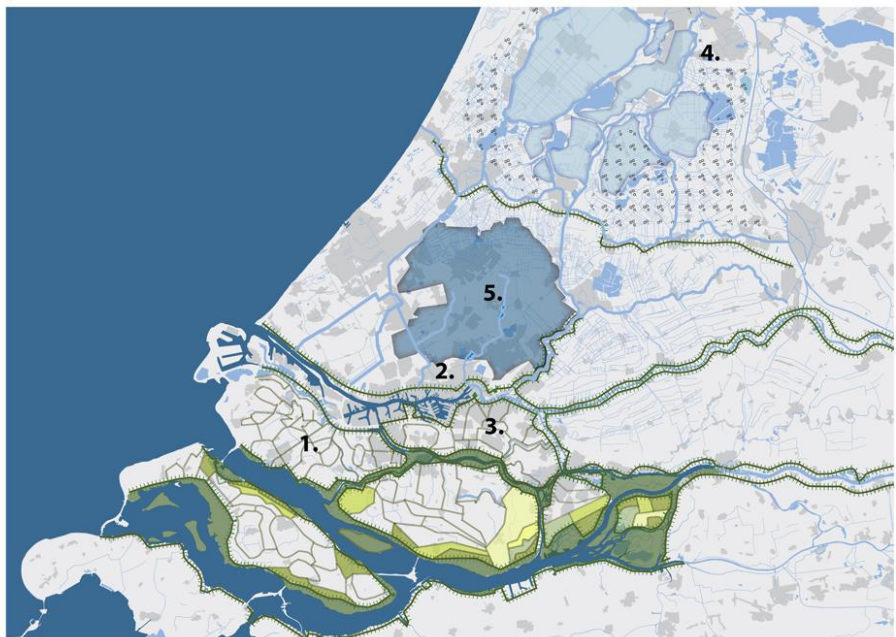


Voorbeelduitwerking Rijnmond gesloten aan zeezijde

Beide problemen, verzilting en overstromingsrisico's, lijken wél opgelost te kunnen worden in de variant waar de Rijnmond geheel afgesloten wordt. Dat is één van de redenen waarom we ons in dit project richten op deze denkrichting. Het gaat daarbij uitdrukkelijk om een richting, gefaseerd in de tijd uit te voeren over een periode van enkele decennia. Zo zou de afsluiting geheel in lijn met de historische zeewaartse ontwikkeling van de Rotterdamse haven steeds een stukje verder westelijker gelegen kunnen worden. De afwikkeling van de scheepvaart naar het achterland zou via Hartelkanaal/ Oude Maas en/of Haringvliet kunnen gebeuren. Meer over dit alles in het vervolg van dit stuk.

4=>Rijnmond geheel open aan de zeezijde

1. Patchwork van zoete en zoute polders langs zeearmen
2. Superdijken in Rotterdam
3. Dijken als compartimentering en ruimtelijke stuurdragers
4. Zoete megaboezem van de Noordelijke Randstad en optimalisatie (recreatief) scheepvaartverkeer en aanvoer zoet water via Amsterdam Rijnkanaal
5. Verzilting en zilte teelten in de droogmakerijen tussen Den Haag en Rotterdam



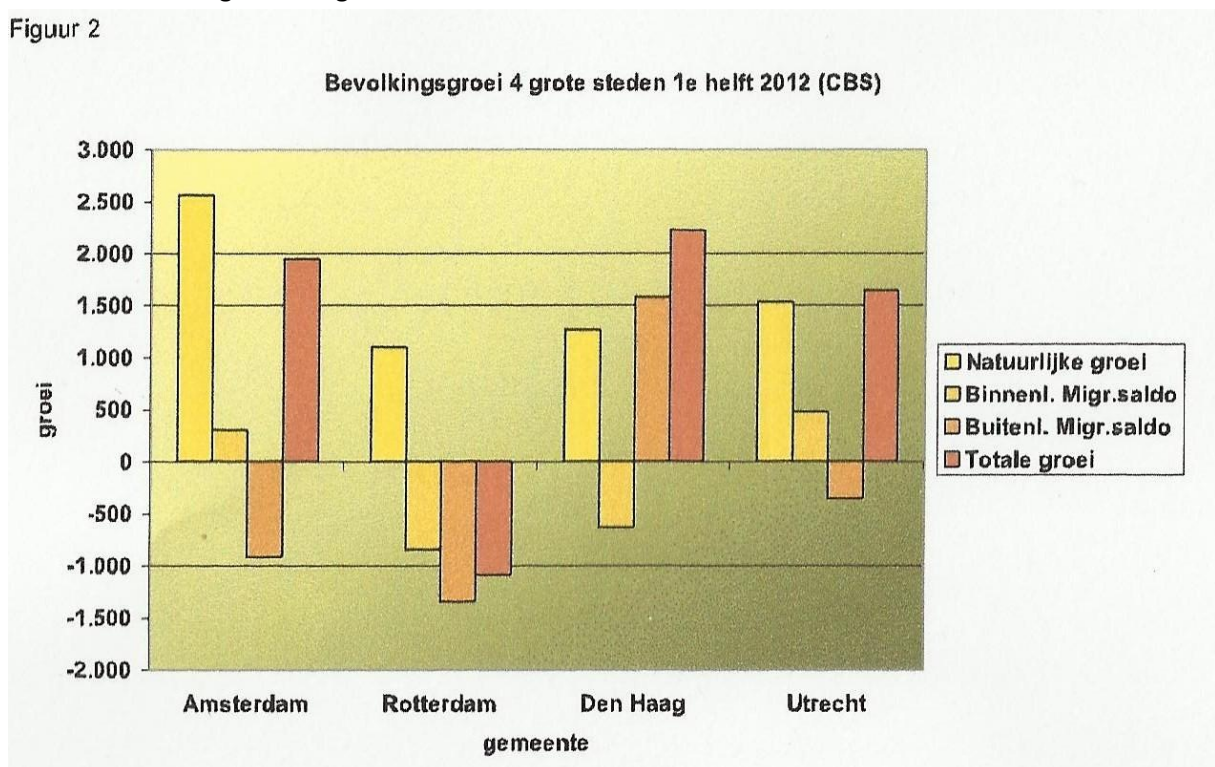
Voorbeelduitwerking Rijnmond open aan zeezijde

De delta wordt naar alle kanten volledige dynamiek gegund met ongeremde verzilting van het zuidelijke Groene Hart en de zuidelijke Randstad als resultaat. Er worden superdijken opgeworpen waarop of -achter het veilig wonen is. Een scenario voor een nog verdere toekomst?

II>Bevolking

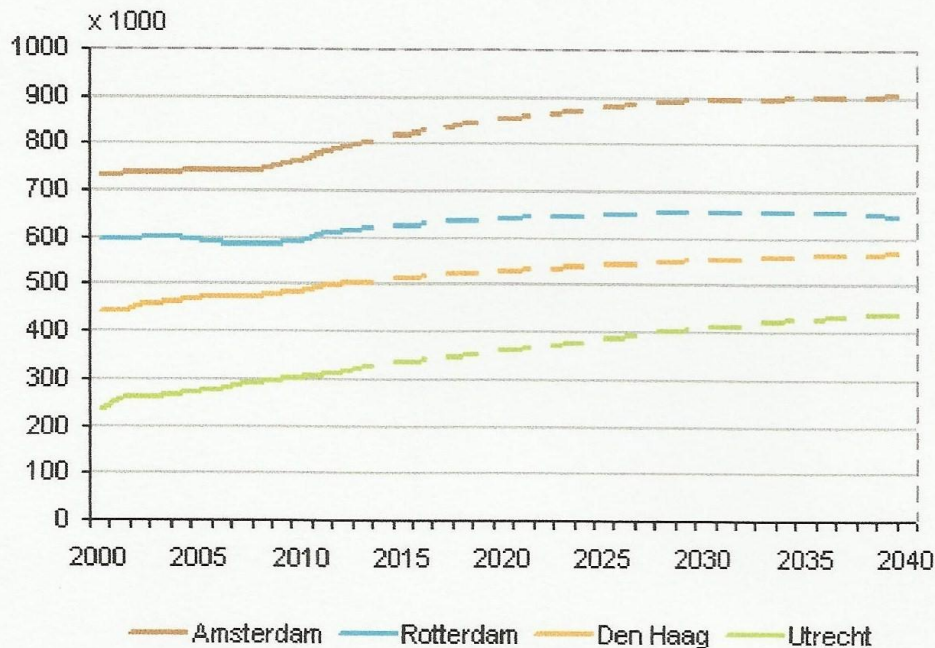
Blijft de Randstad voorlopig gevrijwaard van demografische stagnatie en krimp? De zuidwestelijke flank van de Randstad in ieder geval niet. Zo kreeg Rotterdam er in 2012 maar enkele tientallen inwoners bij. Hoe deze stagnatie/krimp is opgebouwd toont deze staafdiagram over de eerste helft van 2012, toen de Rotterdamse bevolking zelfs krimp. Vergeleken met de andere drie grote steden van de Randstad kent Rotterdam de laagste natuurlijke groei [laag kindertal]. Opmerkelijk zijn de negatieve migratie saldi, waarbij vooral het negatieve binnenlandse migratie saldo in het oog springt, net als bij Den Haag overigens. Zou het wonen in Rotterdam/Rijnmond en Haaglanden dan zo onaantrekkelijk ervaren worden dat mensen de voorkeur geven aan een woonstee elders in de Randstad of in aanpalend westelijk Brabant? Of loopt de werkgelegenheid hier steeds sterker terug? Zuid Holland staat inmiddels op de provinciale werkloosheidstop twaalf op nummer twee, vlak achter het historische hoge Groningen. Stof voor nader onderzoek dus.

Figuur 2



Deze ontwikkelingen gaven in ieder geval de rekenaars van het CBS voldoende aanleiding om begin januari 2013 met de volgende demografische prognose tot 2040 te komen.

Totaal aantal inwoners per gemeente



Bron: CBS

Rotterdam begint hier al in de jaren dertig te krimpen. Tegen het licht hiervan is het raadzaam om goed na te denken over ver-/ en vooral *ontstedelijking*, ook voor de naaste toekomst, zeker in het geval dat dit proces van krimp gepaard gaat met een verschuiving van het stedelijke en economische zwaartepunt. Kan en moet de historische gang van de Rotterdamse naar de kust een stedenbouwkundige navolging krijgen en hoe dan? Hierover meer in de volgende pagina's onder IIIb.

III>Economie

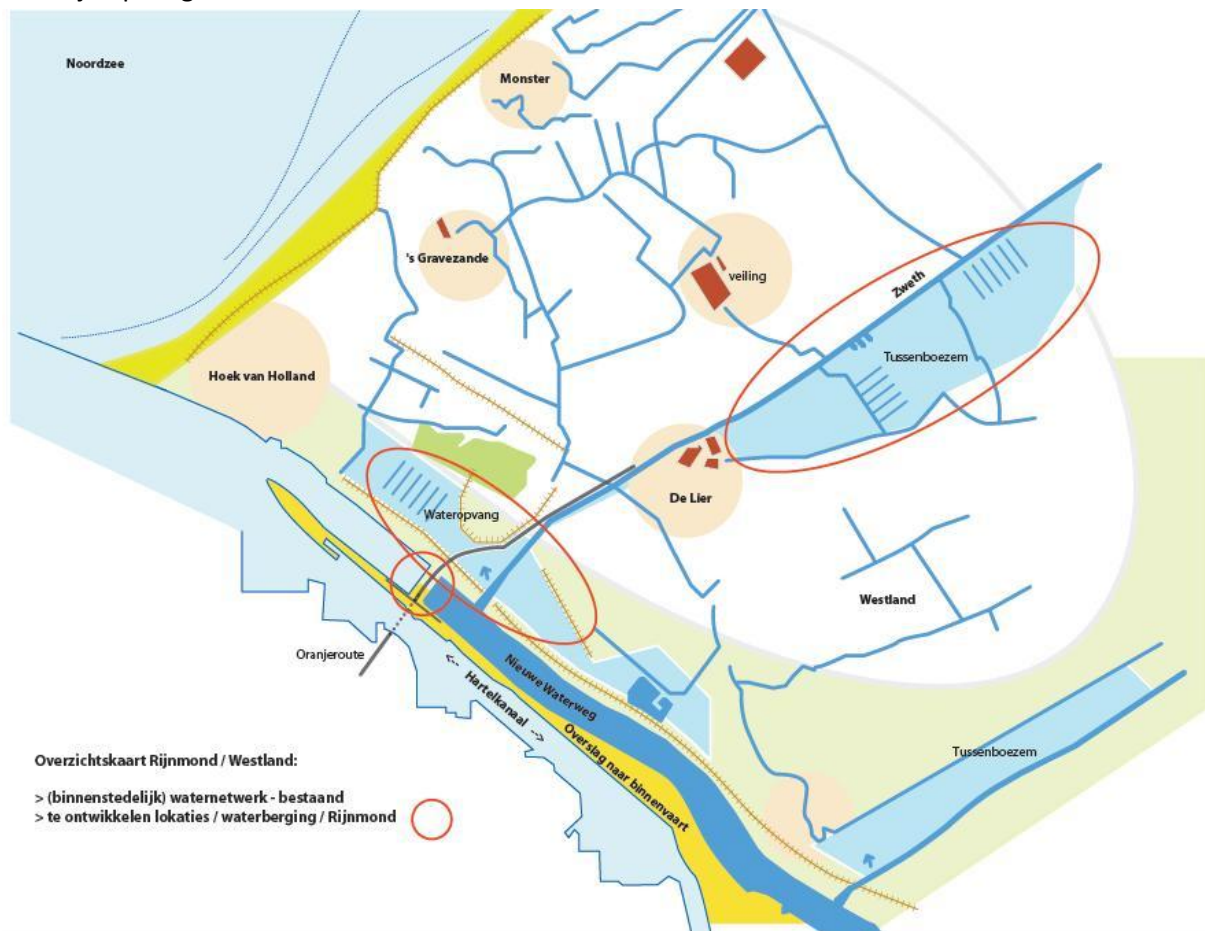
a>de kustwaartse havenontwikkeling, culminerend in de Tweede Maasvlakte

Dit is een proces dat al decennialang aan de gang is en er voor gezorgd heeft dat Rotterdam zijn Europese concurrenten altijd de baas gebleven is. Recentelijk was het tandenknaarsen van de Hamburgse havenbaronnen tot op de Coolingsingel te horen omdat de Noord-Duitse havenstad contracten met grote Chinese reders dreigt mis te lopen. De Elbe vormt maar een bochtige en relatief ondiepe toegang, een forse handicap voor de Duitsers. Mede dankzij dit feit kan Rotterdam meer en meer uitgroeien tot Europees scheepvaartdraaipunt. In de prognoses voor de Tweede Maasvlakte wordt ruim een derde van de aankomende vracht overgeladen op kleinere zeeschepen die koers zetten naar andere Europese zeehavens. Daarmee verliest Rotterdam ook een deel van zijn functie als transitohaven voor het achterland. Door de verreгаande automatisering is de haven niet meer de banenmotor van vroeger, de petrochemische sector bloeit hier nog wél verder, maar het is de vraag hoe lang nog en in welke mate. Ruwe olie wordt steeds vaker geraffineerd op de regio waar de grondstof wordt gewonnen; de haven van Antwerpen voelt die buiten-Europese concurrentie al aan den lijve. Meer over dit aspecten onder IIIId.

b>de mogelijke gevolgen daarvan voor verschuivingen in ont-/verstedelingspatronen

Kustwaarts, dat was en is de gang van de Rotterdamse haven. De stad zou in de toekomst deze trek heel goed kunnen volgen. Met 'de stad' hebben we het dan niet over alleen Rotterdam, maar over de hele metropoolregio Rotterdam - Den Haag. De werkgelegenheid die de haven wél blijft leveren, genereert ook behoefte aan niet al te ver afgelegen huisvesting. Als de bijbehorende oeververbindingen met de noordoever hun beslag krijgen wordt wonen hoog, droog, veilig en mooi, vlak achter de verbrede duinenkust [wie zei daar Zandmotor] steeds aantrekkelijker. Wat zou een dergelijke verschuiving tegen het licht van demografische stagnatie en krimp voor consequenties kunnen hebben voor Rotterdam 'binnen de ring', met name voor sociaal-economisch zwakkere gedeelten als Rotterdam Zuid? Voorlopig durft niemand het Krimp-woord uit te spreken...

Een nieuwe tunnel tussen Vlaardingen en Maassluis is nu gepland, een vaste oeververbinding in de vorm van een geheel afgesloten Nieuwe Waterweg zou het kustwaartse verstedelijingsproces verder kunnen stimuleren. De afsluiting zou bovendien mogelijkheden kunnen bieden voor de ontwikkeling van de Nieuwe Maas en de Nieuwe Waterweg als één groot zoetwaterboezem. Dat zou bijvoorbeeld perspectief kunnen bieden voor de inrichting van waterbergingen langs de Zweth, een watertje op de grens van Westland en Midden Delfland.

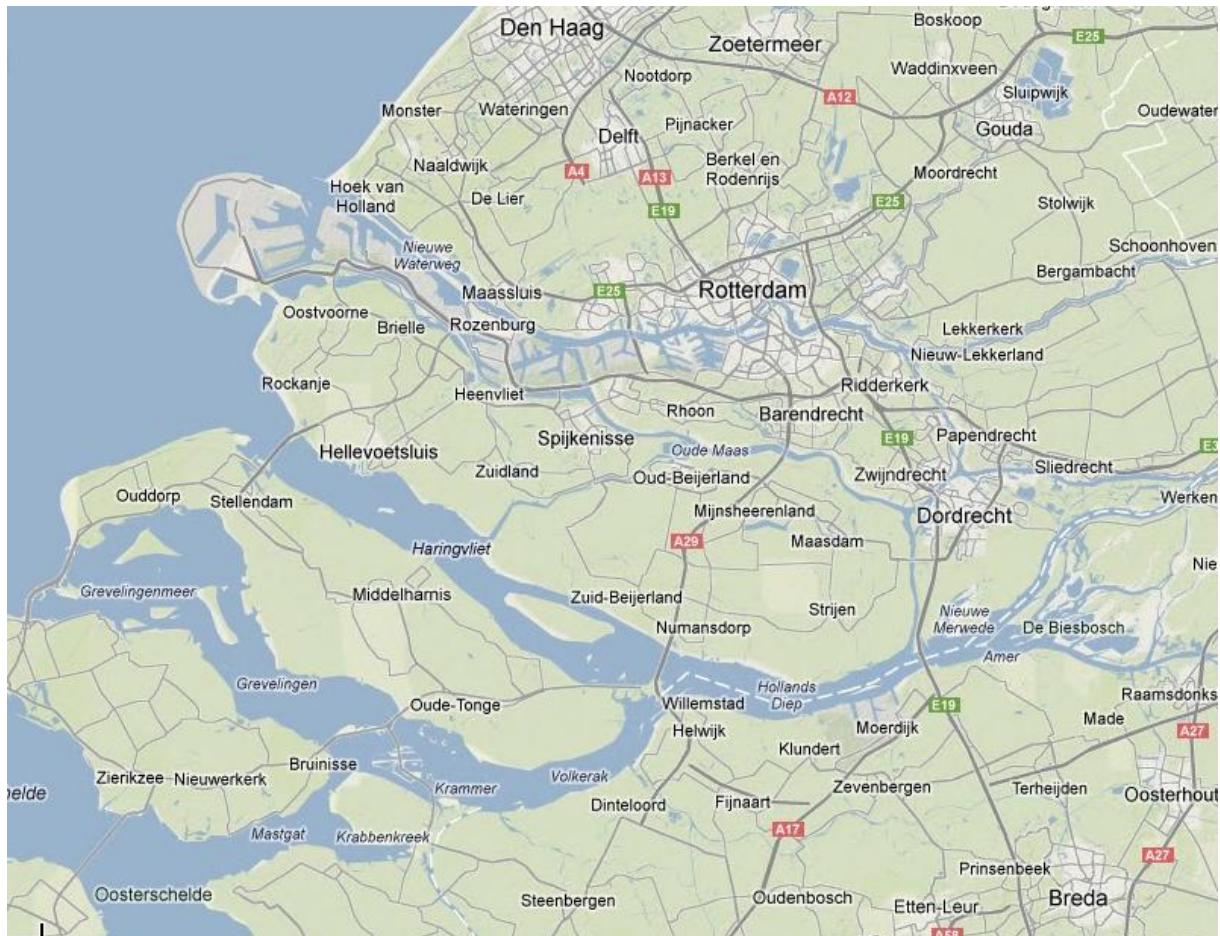


Uit: Arjan Nienhuis/ Steven van Schuppen, *De vaart erin!*

c>de vervoerseconomische verlegging van de vaarroute[s] binnen de delta en naar het achterland als

gevolg van en ingreep als een vaste afsluiting van de Rijnmond. Het aansluitende scheepvaartverkeer zou dan gebruik kunnen maken van het Hartelkanaal/ Maas en/of van het Haringvliet. Dat zou kunnen leiden tot een heropleving van de Drechtsteden, haveneconomisch en stedenbouwkundig,

en tot een nauwere interactie tussen de Rotterdamse en Antwerpse haven mede met het oog op het vervoer naar het Ruhrgebied. De Drechtsteden zouden daar opnieuw een niet onbelangrijke rol in kunnen spelen. De oude laatmiddeleeuwse rol van Dordt als centrale stapelmarkt van de delta en grootste stad van het graafschap Holland in ere hersteld?



d>onderzoek naar de ruimtelijke en economische gevolgen een scenario van *Energiewende van petrochemie naar duurzaam*

Wat zou het doorzetten van een duurzame Energiewende voor ruimtelijke consequenties kunnen hebben in de Rijnmond. Het ruim boven NAP opgehoogde Botlekgebied vormt hier een soort superdijk avant la lettre. Zou in een veel verdere toekomst, als de petrochemische industrie geweken is, dit gebied gebruikt kunnen worden voor.... wonen? Tegen die tijd kan denkrichting 4 [een geheel open Rijnmond] ook in beeld gekomen zijn.



Rotterdam, 21 maart 2013

Steven van Schuppen, economisch en sociaal historicus

Arjan Nienhuis, landschapsarchitect

contact:

stevenvanschuppen@gmail.com

www.stevenvanschuppen.nl

www.dubbelkrimp.nl