

De delta, de haven en de stad - Biografie van de Nieuw[st]e Waterweg

Op deze site berichtten wij al eerder over dit project dat het komende half jaar in een stroomversnelling komt. Als ergens de problematiek van dubbelkrimp - krimp van de bevolkingsomvang en krimp van het land - aan de orde is dan is het wel hier in de zuidwestelijke flank van de Randstad en de zuidwestelijke delta van Rijn, Maas en Schelde. Een sterk verstedelijkt gebied waar in en aan de randen de omvang van de bevolking allengs zal teruglopen en deels al terugloopt. Een hydrografie die de komende decennia kritiek kan worden, want hier ontmoeten de grote rivieren van de Lage Landen met hun steeds grilliger watertoevoer de Noordzee met zijn stijgende waterspiegel. Daarbij gaat het niet alleen om de hoeveelheid water maar ook om zout en zoet. De huidige waterstaat is wat dit betreft niet toekomst- en klimaatbestendig. Er zullen alternatieven gevonden moeten worden om de Randstad toch zoet te houden en te garanderen dat er voldoende water is tijdens droge perioden. Een van de opties die daarbij lange tijd een rol speelden in het kader van het Deltaprogramma werd gevormd door een volledig gesloten Rijnmond. Vanuit overstromingsrisico's beschouwd beslist veiliger dan de half open stormvloedkering tussen Hoek en Maassluis en bovendien een betere garantie tegen het oprukken van de zouttong via Nieuwe Maas en Hollandsche IJssel. Maar de Deltacommissie heeft deze optie vooralsnog laten vallen, immers niet zo makkelijk te rijmen met de huidige Rotterdamse belangen.

In onze *Biografie van de Nieuw[st]e Waterweg* willen we dit alternatief van een afsluiting van de Rijnmond juist wél centraal stellen. De hydrografische voordelen lijken zeer de moeite waard (veiligheid, tegengaan verzilting van Randstad en Groene Hart). Vervolgens zijn de sociaal-economische gevolgen zijn het onderzoeken waard. Verkeerslogistiek kan er een zuidwaartse verlegging van het vervoer over water naar het achterland via een Haringvliet dat meer waterdynamiek gegund wordt in beeld komen door een nieuwe haveneconomische ontwikkeling van de *Brabantse Delta* – wie zei daar Moerdijk? Wat zouden de economische voordelen van een dergelijke zuidwaartse verlegging van de vervoerstromen kunnen zijn, vervoers- en industrieellogistiek? Kortere lijnen, nieuwe synergie die in historisch gegroeide havenlandschappen minder makkelijk te realiseren zouden zijn? Hoe staat het overigens überhaupt met de vooruitzichten van de (petro)chemische industrie bij de afkalving van de Europese raffinagecapaciteit. Shell heeft al laten doorschemeren dat Pernis en zijn annexen niet langer de energetische en industriële *Hochburg* voor de *multinational* is.

Dit wat betreft de vragen op economisch gebied. Hoe zit het vervolgens met de sociale gevolgen en de relatie met de stad? Zowel in het havenbedrijf als de havengebonden industrie zet een verdere uitstoot van arbeid als gevolg van automatisering en robotisering door, een uitstoot die niet gecompenseerd wordt door groei, en als er groei is dat vooral omzet- en volumegroei en geen groei van toegevoegde waarde. 'De haven' is allang niet meer de banenmotor van weleer. In Rotterdam was begin dit jaar de werkloosheid gestegen boven de 14%! Bij de grote concurrent in de delta Antwerpen ligt dat percentage overigens zeker zo dramatisch! Rotterdam heeft bij dit alles de extra handicap in het feit dat de band tussen haven en stad de laatste decennia verbroken is, niet alleen ruimtelijk maar ook functioneel. In andere havensteden van een dergelijke omvang en importantie weet de stedelijke dienstensector beter mee te profiteren in Rotterdam. De Maasstad signaleert dit probleem zelf ook - zie o.m. het recent verschenen *Bruggen slaan tussen haven en stad* van Menno Huijs en Martijn Troost - Gemeente Rotterdam. Hoe kan de regionale en stedelijke economie beter aansluiten bij de *mainport* van de wereldhaven, vragen zij zich af. Ze zoeken een uitweg in de zogeheten *derde industriële revolutie*: 'bio-, neuro- en nanotechnologie, sensoren, 3D printing, nieuwe energiebronnen, robotics en artificial intelligence'. Het is alles heel onuitgewerkt, een deel van deze ontwikkelingen kunnen op hun beurt weer een deel van het sociale probleem vormen. Het heeft al met al vooral veel van één grote vlucht naar voren, een vlucht waar de Maasstad al sinds de

vorige grote crisis van de jaren 80 mee bezig is toen zij het leeuwendeel van haar trotse scheepsbouw verloor. Misschien moeten we serieus onderzoeken of de Maasstad in een verder weg liggende toekomst niet alleen hydrologisch maar ook vervoerslogistiek wel de meest gunstige locatie is voor een agglomeratie van de huidige omvang. Kan de 'Brabantse delta' op termijn wellicht een beter perspectief bieden: hydrologisch veiliger, vervoerslogistiek en geo-economisch gunstiger gelegen nabij Antwerpen en aansluitend bij de opkomende 'Brabantstad'. Het is vloeken in de Rotterdamse kerk, maar mogelijk een zegen voor delta, haven en stad

Het onderzoeksproject *De delta, de haven en de stad – Biografie van de Nieuw[st]e Waterweg* is nu in een voorbereidingsfase en gaat waarschijnlijk aan het eind van het voorjaar of het begin van de zomer van 2014 van start en wordt ondermeer uitgevoerd door Nienhuis Landschapsarchitectuur te Zaltbommel en Lopende Zaken, bureau voor landschap, geschiedenis en ruimtelijke ontwikkeling te Den Haag.