

Een gevaarlijke illusie, die probleemloos groeiende eco-Randstad

Een stad is geen eiland

Dat een verdere groei van de steden in de Randstad, mits compact uitgevoerd, probleemloos te verenigen zou zijn met natuur en biodiversiteit is een gevaarlijke illusie. Verdere groei en ontwikkeling van steden hebben immers onvermijdelijk hun weerslag op de ommelanden, van al een dan niet sluipende suburbanisatie tot en met een alles penetrerende stikstofdepositie. Toch vormt het koppig negeren van die wagenwijd openstaande deur al meer dan een halve eeuw lang een van de heiligste mantra's van de Nederlandse planologie - van de gebundelde deconcentratie in de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening via de compacte stad in de VINEX-operatie tot en met de machteloze vertoning van de voor 2021 geplande NOVI, de 'Nationale Omgevings-Visie'. Inmiddels lijkt Nederland op alle vlakken keihard tegen de zeer nadelige consequenties van zijn eigen hardnekkig vol gehouden planoleugens aan te lopen: klimatologisch, waterstaatkundig, ecologisch, economisch én stedenbouwkundig. Om hier op dat laatste nader in te gaan: we zouden onze zaakjes al een heel stuk beter kunnen regelen door niet alle verstedelijkingskaarten op de Randstad in te zetten maar veeleer op waterstaatkundig en ecologisch minder kwetsbare en economisch minstens zo veelbelovende locaties - van Brabantstad ['Brainport Eindhoven' e.o.] tot en met Hanzestad ['Noorder-Randstad'] - en daarbij tegelijk ook over de grens te kijken - van Rijsel tot en met Bremen.

Tijdens de hele VINEX-operatie hebben we vanuit deze site en al eerder altijd al kritiek gehad op de consequenties van het concept van de compacte stad, toegepast op de Randstad. De kans op waarborging van de groene ruimte via een dergelijk ruimtelijk beleid was hier vanaf het prilste VINEX-begin al heel klein. Dat houdt niet in de laatste plaats verband mee de dominante positie van de verkeers- en vervoerslogistieke sector in de dit deel van het land met de Rotterdamse haven en Schiphol als favoriete troetelkinderen van het economische beleid van het Rijk en de daarmee verbonden overroyale uitgifte van bedrijventerreinen her en der ter ondersteuning van dat beleid. Dat een en ander ook een wel verdergaande suburbanisatie wel tot gevolg *moest* leiden is in dit verband volstrekt logisch - in sluipende vorm dan wel in onder officiële VINEX-vlag - denk in dat verband aan de vele woningbouwlocaties die bitter weinig te maken hadden met de compacte stad maar toch - oh wonder - het VINEX-label opgeplakt kregen. Heden ten dage is de situatie er beslist niet beter op geworden. De planologische teugels zijn inmiddels nog verder gevierd, de positie van Rotterdamse haven en Schiphol lijkt nog steeds onaantastbaar en een super-versie van de compacte stad staat op de dagorder: dan maar de lucht in.....

Hoe gaat de erosie van het groen in en om de Randstad uitpakken in een dergelijk super-urbaan *worstcase*-scenario? Laten we hieronder achtereenvolgens de verschillende facetten belichten, zoals: de funeste invloed vanuit de steden op de ommelanden, De invloed van de toenemende recreatieve druk, van de milieuvervuiling [van stikstof tot en met lawaai], van de verdere suburbanisatie én- last

bot least -de invloed van een verregerende verdichting van de steden op leefbaarheid in de steden zélf. Én laten we tot slot de hoofdlijnen van een fundamenteel ander scenario schetsen, vertrekkend vanuit een evenwichtiger benadering. Met niet alleen aandacht voor Randstad Holland, maar ook voor Brabantstad, Benelux-Waaiestad en Noorder-Randstad.

=De vermoorde onschuld van de recreatie

De super-urbane plannen voor de Randstad die voorliggen hebben tal van consequenties voor de recreatieve druk op de toch al steeds schaarser wordende natuur in dit deel van het land. Vooral daar waar waardevolle en kwetsbare gebieden dat vlak aan stadsrand reiken is de situatie nu al nijpend - zeker in het geval van Den Haag met zijn duingebieden en landgoederen - de Residentie gaat graag prat op haar karakter als groene stad. Een verder oprukken van de stad in de richting van groene gebieden heeft bovendien nadelige gevolgen op tal van andere vlakken - denk bijvoorbeeld alleen maar aan de sterk versturende invloed van gedomesticeerde predatoren als honden en katten in woonwijken op het natuurlijke evenwicht in aanpalende natuurgebieden. Dat recreatie - al of niet 'groen'- zo mooi met natuur te combineren zou zijn, blijkt een even hardnekkig als misleidend sprookje.

=De allesdoordringende milieuvervuiling

Van stik- en fijnstof tot en met lawaai en water- en bodemvervuiling - de milieuvervuiling is alomtegenwoordig en allesdoordringend. Hier in en om de Randstad is een radicale afname van de vervuiling geboden, en zeker niet [het risico op] verdere toename. Dat lukt alleen als de verdere economische en urbane druk op dit overbelaste gebied verminderd wordt. Voeg bij dit alles nog het feit dat bepaalde cultures op het 'platteland' in en om de Randstad als de huidige bollenteelt en glastuinbouw ook nog eens vaak een fors steentje aan de vervuiling bijdragen - dat maakt het totale beeld nog mistroostiger.

=De hydra van de suburbanisatie

Door de uitzonderlijk snelle groei van de vier grote steden in de Randstad worden de middengroepen naar buiten gedrukt. Een combinatie van een contingent sociale woningbouw - dat vooralsnog hopelijk redelijk intact blijft - met een enorme, vaak speculatieve, rush op en ontwikkeling van vrijesector-woningen leidt onherroepelijk tot een uittocht van de middengroepen naar locaties in de Ommelanden [1]. Zelfs verschillende grote steden in de Randstad - tot voor kort de vurigste aanhangers van de ultra-compacte stad - lijken zich inmiddels neer te leggen bij de onvermijdelijkheid van verstedelijking buiten de eigen stad, getuige hun zoektochten naar bouwlocaties in de eigen regio, vaak in vergeten en in onbruik geraakte hoeken [2]. Linksom of rechts om, op de meest onverwachte momenten en plekken kan de hydra van de suburbanisatie zijn zich snel vermenigvuldigende koppen opsteken, zeker zo lang het economische en ruimtelijke beleid gericht blijft op een buitenproportionele ontwikkeling van de Randstad.

=Terugslag op de stad zelf: gentrificatie en segregatie

De gevolgen voor de grote steden zelf stemmen evenmin optimistisch. Waar de middengroepen voor een belangrijk deel wegvallen kan de samenhang van de stad steeds verder eroderen, sociaal en ruimtelijk. Een verdere verdieping van de kloof tussen gentrificatie versus verpaupering is een doembeeld dat alleen bestreden kan worden door op drie fronten de zaak te opereren: overeind

houden van de sociale sector [en dus niet afbreken zoals bijvoorbeeld in Rotterdam gebeurt], tegengaan van gentrificatie van tot nu toe nog redelijk gemengde buurten en gericht bijbouwen voor het middensegment - maar waar dan en hoe dat sociaal en financieel haalbaar te maken. Daarnaast speelt bij dit alles nog de vraag mee hoe de stad bij alle stedelijke verdichting toch nog groen en leefbaar te houden. Misschien zou het per saldo toch de moeite waard zijn te overwegen in te zetten op kleinere steden, met minder ambitieuze economische agenda's die beter afgestemd worden op de agenda's van andere steden, niet zozeer binnen de Randstad maar vooral elders in Nederland en in het nabije buitenland.

=Randstad loopt vast met het wassende water als fatale complicatie

Het inderdaad geen kwaad kunnen om de focus niet meer zo sterk te richten op de Randstad. Die biedt daarvoor eenvoudigweg te weinig speelruimte - ecologisch, qua leefbaarheid, klimatologisch en waterstaatkundig en loopt voortdurend bovendien het gevaar zichzelf hopeloos klem te rijden. De groeiende, door de klimaatverandering veroorzaakte onzekerheid over de waterstaatkundige toekomst van de kustgewesten kan de situatie hier fataal beïnvloeden. Verdere verstedelijking van de laag gelegen, voor het wassende water kwetsbare Randstad lijkt in dit verband tamelijk ongerijmd. Veeleer zou er met het oog op de toekomst extra bewegingsruimte voor het water gemaakt moeten worden, waar nodig ook ten koste van de stad. Daarnaast zou tegelijk de blik verbreed moeten worden naar buiten de Randstad, naar perspectievolle mogelijkheden elders in het land.

=Van Breda tot Groningen: de 'Drooglijn' als leidraad voor de Nieuwe Randstad

Bij zo'n bredere blik is het allereerst zaak de hydrologie van ons land te betrekken, nu en vooral in de toekomst. Bij een doorzetten van de klimaatverandering zou de grens tussen 'nat' en 'droog' in de loop van de eeuw een heel eind naar het zuidoosten kunnen opschuiven. Laten we voor het tracé van zo'n drooglijn' veiligheidshalve maar eens uitgaan van een lijn die vanuit Breda via Den Bosch, Nijmegen/ Arnhem, Utrecht, Amersfoort en Zwolle naar Groningen loopt. Ten noordwesten van dit lijn moet meer en meer rekening en ruimte gehouden worden met de toenemende luimen van het water. Verdere verstedelijking zou zich moet richten op het gebied te zuidoosten daarvan met als belangrijke contactzones of schakels strategisch gelegen steden op die drooglijn. De Nieuwe Randstad van de toekomst zou die drooglijn met zijn drie stedelijke sleutelsecties als ruggengraat moeten nemen.

=De zuidelijke sleutelsectie van de 'Drooglijn': Brabantstad als schakel binnen Benelux-Waaierstad

[3]

Brabantstad [Breda – Tilburg - Eindhoven – Den Bosch] kan hier de schakel vormen tussen Randstad Holland en de zogeheten 'Vlaamse Ruit' [Gent - Antwerpen – Leuven – Brussel]. De synnergie die van een dergelijke ruimtelijk-economische koppeling zou kunnen uitgaan, kan moeilijk overschat worden. Het slechten van bestuurlijke en infrastructurele barrières aan weerszijden van de grens kan hier soelaas bieden. Het kan de hele Benelux-Waaierstad' en enorme lift omhoog geven, tot en met de aanpalende Noord-Franse agglomeratie van Rijsel/ Lille aan toe.

=De middelste sleutelsectie van de 'Drooglijn': de as Utrecht – Arnhem/ Nijmegen als schakel met het Rijn-Ruhrgebied

Een reeds goed ontwikkelde schakel in de relatie tussen Randstad Holland en Ruhrgebied, maar een schakel die wel het nodige achterstallig onderhoud behoeft, mede gezien de relatieve economische teruggang van Noordrijn-Westfalen. Een schakel die overigens meer nodig heeft dan zorg voor de vervoersinfrastructuur alleen. Met name op het vlak van het watermanagement in de benedenloop van de Rijn in hier nog een wereld te winnen.

=De noordelijke sleutelsectie van de 'Drooglijn': Noorder-Randstad als schakel met NW Duitsland

De as Twente -Zwolle - Assen - Groningen vormt hier met de as Münster - Osnabrück - Oldenburg-Bremen/Bremerhaven een potentiële 'Noorder-Randstad'. Zowel aan de Nederlandse als de Duitse kant van de grens hapert de economische ontwikkeling hier al jaren, mede veroorzaakt door de stiefmoederlijke behandeling van regeringszijde. Toch is er hier een wereld te winnen. De kennisinfrastructuur ligt er al in de vorm van de universiteiten van Münster, Twente, Osnabrück, Oldenburg, Bremen en Groningen, de laatste twee met de nodige expertise op het vlak van duurzame energie. Nu nog de aanvullende investeringen in vervoerslogistieke infrastructuur, woningen, mensen en kapitaal. De eerste beleidsmatige en financiële aanzetten zullen daarbij uit Den Haag en Berlijn moeten komen [4].

Op strategieën die kunnen met succes kunnen leiden tot verdere verstedelijking op de drie secties van de Drooglijn wordt in een ander artikel in dit winter-kwartaaljournaal nader ingegaan [5]. Dat er overigens nu al ondanks alle bevoordeling van de Randstad al een verhuisbeweging van de Randstad naar genoemde secties op en achter de Drooglijn al gaande is, moge blijken uit diverse onderzoeken [6].

NOTEN

[1]

Bekijken we de ontwikkelingen vanaf de kredietcrisis van 2008 dan zien we een sterke afname van de trek van dertigers uit de zes grote steden [de vier grote Randstad-steden, Eindhoven en Groningen] naar buiten, terwijl de trek van jongeren van buiten naar de stad hoog bleef. Sinds het tanen van de crisis is rond 2014 kwam de uittocht van dertigers naar buiten weer op gang, terwijl Nederlandse jongeren juist minder vaak naar de stad verhuisden. Die afname wordt gecompenseerd door de groei in de komst van buitenlandse jongeren. Een dergelijke ontwikkeling past in de sterke internationalisering van de bevolking in drie grote steden van de Randstad [Amsterdam, Rotterdam en Den Haag] en is verantwoordelijk voor de sterke bevolkingsgroei hier, van buitenlandse studenten, gezinsherenigers en statushouders tot en met arbeidsmigranten en expats.

Zie hierover o.m. :

=Trond Husby, Anet Weterings en Jolien Groot, **Trek van en naar de stad - Veranderingen in verhuispatronen** Den Haag [Planbureau voor de Leefomgeving] 14 oktober 2019; zie link: <https://themasites.pbl.nl/trek-van-en-naar-de-stad/>

= Kasper Baggerman, **Onder Nederlanders is de stad helemaal niet zo populair** In: Stadszaken 14 oktober 2019; zie link:

https://stadszaken.nl/ruimte/wonen/2405/onder-nederlanders-is-de-grote-stad-helemaal-niet-zo-populair?utm_source=Nieuwsbrief_Stadszaken&utm_medium=email&utm_campaign=stadszaken-14-10-2019

[2]

Zie hierover o.m.: Floor Milikowski, **Gaat de regio de randstedelijke woningnood oplossen? - Amsterdam aan de Zaan** In: **De Groene Amsterdammer** van 7 augustus 2019. Zie ook link: <https://www.groene.nl/artikel/amsterdam-aan-de-zaan>

[3]

Over het concept Waaiestad zie o.m.: **Vaarwel Randstad, vaarwel 'Deltametropool' Op naar de Waaiestad van de Lage Landen** [zie link: <http://dubbelkrimp.nl/downloads/herfst-2016/waaiestadKort.pdf>] en andere artikelen op www.dubbelkrimp.nl onder de knop **Archief**

[4]

Over de perspectieven van de Noorder-Randstad ondermeer: **Begint Noorder-Randstad te ontwaken?** [zie link: <http://www.dubbelkrimp.nl/downloads/lente-2018/Redactioneellente2018.pdf>] en andere artikelen op www.dubbelkrimp.nl onder de knop **Archief**

[5]

Zie het artikel **T/m Rijssel en Osnabrugge: Verschuivingen in de verstedelijking van de Lage landen in de 21^e eeuw** in de rubriek **Berichten van demografisch-urbane front** elders in dit kwartaaljournaal.

[6]

Waaronder recentelijk het rapport **Komen en gaan - De uitdijning van de Randstad in oostelijke richting** Amsterdam [bureau RIGO Research en Advies i.o.v. de provincies Gelderland en Overijssel] 2019. Hieruit blijkt dat in het afgelopen decennium de zogeheten **Food Valley** [met o.m. Ede-Wageningen en Veenendaal] , het Knooppunt Arnhem - Nijmegen, de stedendriehoek Apeldoorn - Zutphen - Deventer [m.u.v. Zutphen]. stedelijk Twente [m u.v. Almelo] en Zwolle - Kampen steeds verder zijn gegroeid en nog doorgroeien. Zie link: <https://www.komen-en-gaan.nl/>