

**Noord Brabant eindelijk in genade aangenomen...**

# De Nieuwe Randstad

In de kolommen op deze site benadrukken we al geruime tijd het belang van Noord Brabant als groen *science park*, strategisch gelegen binnen de voornamelijk infrastructureel gerichte driehoek van de stedelijke agglomeraties Rotterdam-Antwerpen-Ruhrgebied. De laatste jaren zien Randstadideologen Noord Brabant zowaar eindelijk staan en herkennen in 'Brainport Eindhoven' een soort derde nationale *mainport* naast de Rotterdamse haven en Schiphol.

Het zou in dit verband interessant zijn in welke richting de interstedelijke connecties zich kunnen ontwikkelen en of bijvoorbeeld de *high-tech*gerichtheid van Eindhoven wel een voldoende brede basis vormt voor een blijvende rol in het krachtenveld van wat door op deze site al eerder de BRAR-stad [Brabant-Rotterdam-Antwerpen-Rurgebied] gedoopt werd.

In het spoor van de opwaardering van Brabants rol in dit stedelijke krachtenveld doemt ook onvermijdelijk de vraag op of het inmiddels aloude Randstadconcept zo langzamerhand niet enige opschaling behoeft, en dan met name met een inlijving van Eindhoven en het Knooppunt Arnhem Nijmegen [KAN] tot 'De Nieuwe Randstad'. Wat zou een dergelijke opschaling voor consequenties moeten hebben voor het ruimtelijk beleid op het gebied van water en van ver- en ontstedelijking?

Tot slot rijst de vraag hoe een en ander bestuurlijk een vertaling zou moeten vinden. Geen 'superprovincie' Nieuwe Randstad, maar wat dan wel? Daarbij speelt natuurlijk ook meteen de vraag mee wat we überhaupt met ons middenbestuur aanmoeten in deze tijden van bestuurlijke *renversements des alliances*.

>Kracht en zwakte van 'Brainport Eindhoven'

De tegenwoordige Eindhoven-hype lijkt zich geografisch en conceptueel hoofdzakelijk langs de A2 te voltrekken. Het vliegveld van Eindhoven als zesde landingsbaan van Schiphol en *Brainport* Eindhoven als *high-tech*machinekamer voor de *soft-ware*kenniswerkers in Amsterdam [zie ook o.m. Jaap Modder en Jeroen Saris, *Kies voor Eindhoven als zuidelijke 'mainport'*in: De Volkskrant, 25-2-14]. Het complementaire karakter van de Amsterdamse en Eindhovense economie op dit punt vormt inderdaad een belangrijk prae van deze relatie. Om deze met succes verder uit te kunnen bouwen verdienen beide agglomeraties wel een grotere infrastructurele reikwijdte: Amsterdam via de Eurostar met Londen, Eindhoven rechtstreekse snelle [rail]verbindingen met Düsseldorf, Keulen en Frankfurt, zoals Modder en Saris terecht benadrukken. Maar economisch-geografische reikwijdte alleen voldoet waarschijnlijk niet om Eindhoven e.o. blijvend op de kaart te zetten. De lichtstad is zich daar zelf ook terdege van bewust, getuige het rente advies dat Barbara Baarsma van de Stichting voor Economisch Onderzoek [SEO] van de Universiteit van Amsterdam [UvA] op Eindhovens verzoek heeft verricht onder de titel *De ronde van Eindhoven – Een economisch perspectief* [Amsterdam januari 2014]. Zij beveelt een

verdere verbreding van de basis van stad en ommelanden aan naast *science park* en *design academy*, niet alleen economisch maar ook sociaal, en wel in de richting van een verdere ontwikkeling van het toerisme, van de voedingssector en de logistieke functies en van een verbetering van de woonaantrekkelijkheid. Mooie en edele ideeën, maar hoe kunnen deze aansluiten op de historische gegroeide Eindhovense verhoudingen? Eindhoven is meest on-Brabantse stad van het gewest, eigenlijk nogal saai en lelijk, in zijn ontwikkeling tot de jaren 90 van de vorige eeuw sterk gedomineerd door de protestantse ondernemersfamilie Philips in een rooms-katholieke stad en ommelanden - een niet zelden verstikkende Philips-alomtegenwoordigheid, treffend verwoord in de eerste delen van A.F.T. van der Heijdens romancyclus *De tandeloze tijd*. Na de crisis bij de *multinational* aan het begin van de jaren 90, haarscherp beschreven in Marcel Metzkes '*corporate studies*' *Kortsluiting en Let's Make Things Better*, en de verhuizing van het Philips-hoofdkwartier naar Amsterdam het decennium daarna, dreigde er een soort sociaal-culturele leegte ontstaan. Maar stad en ommelanden zijn in het huidige tijdsgewricht wonderbaarlijk opgeveerd met als boegbeelden de huidige energieke burgemeester Rob van Gijzel en het digitale *high-tech*bedrijf ASML in Veldhoven. Achter, i.c. ten zuiden van Veldhoven liggen de zogeheten *Acht Zaligheden*, acht dorpen met *-sel* als laatste drie letters in hun naam. Ze danken hun bijnaam aan de weinig zaligmakende toestand van de lokale economie die hier tot lang is blijven voortbestaan. Maar de afgelopen twintig jaar, ongeveer vanaf het midden van de jaren 90, is het deze streek zichtbaar beter gegaan. Misschien ligt de kracht van de Eindhoven en omgeving ligt niet zozeer in de stad zelf maar in haar ommelanden. Dat geldt zowel voor de economie als voor de leefomgeving. Essentieel voor de naoorlogse ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Brabant is het feit dat bedrijvigheid en huisvesting zich tamelijk verspreid over het landschap ontwikkelden. Dit vindt zijn oorzaak in een tijdens de wederopbouw bewust gestuurd ruimtelijk beleid. '*Men late de mensen zo veel mogelijk in hun eigen sociaal en plaatselijk milieu*' aldus het Brabantse Provinciaal Welvaartsplan uit 1947 van Jan de Quay, toentertijd commissaris van de koningin. Om een grootschalige verstedelijking in een beperkt aantal steden en de daarmee gepaard en o zo gevreesde ontkerstening te voorkomen kregen zo'n veertigtal dorpen verspreid over de provincie volop mogelijkheden om zichzelf in de vaart der volkeren op te stoten door ruimte te bieden aan woningbouw en bedrijvigheid. Het heeft Noord-Brabant in verregaande mate gesuburbaniseerd. In die spreiding schuilt in zakelijk-logistiek opzicht de kracht van diverse sectoriële clusters in deze regionen, waaronder die van de *high tech* en automotieve sector. Maar op het gebied van de leefomgeving heeft deze ruimtelijke opzet ruimschoots zijn houdbaarheidsdatum bereikt. Bij een nog verder dichtslippen met verstedelijking wordt de kip met de gouden (groene) eieren geslacht. Behalve door een verdere suburbanisatie worden woonaantrekkelijkheid en leefbaarheid bedreigd door de bio-industrie. De overigens onuitgewerkte aanbeveling van Barbara Baarsma voor een verdere ontwikkeling van de voedingssector in deze streek zou wel eens funest kunnen zijn voor de leefbaarheid en het ecologische draagvlak van natuur en landschap. Hopelijk zijn provinciale en regionale overheden op dit vlak verstandiger door de Brabantse bio-industrie juist te beteugelen en door nog meer ruimte te geven voor waterretentiegebieden in combinatie met natuurontwikkeling. Het Waterschap De Dommel heeft in dit opzicht zeker een naam te verliezen. Misschien schuilt in een waterdynamisch en afwisselend beekdallandschap wel de geheime kracht van de groene campus van *brainpark* Brabant. Niet alleen om zijn ecologische kwaliteit en zijn landschappelijke belevingswaarde, maar ook als laboratorium voor de slimme waterstad en -ommanden. [Zie als voorbeeld o. m. de ontwerpverkenning over Den Bosch e.o. in het onderzoeksrapport *Waterkracht – economische Waterperspectieven van Utrecht t/m Den Bosch* in het vorig kwartaaljournaal > zie Archief op deze site]

>*Het water, de stad en de krimp in De Nieuwe Randstad*

De Nieuwe Randstad (DNR) is zich volop aan het vormen. Bij de bestaande Randstad voegt zich zowel het Knooppunt Arnhem-Nijmegen [KAN]) als de Brabantstad, de laatste met als belangrijkste motor Eindhoven. Het Groene Hart wordt uitgebreid met het groenblauwe rivierengebied van

Betuwe en Biesbosch tussen Drechtsteden en KAN. Deze Nieuwe Randstad ingericht en klaar voor nu, maar is zij dat ook straks als met wateroverlast en krimp de 'Dubbelkrimpfase' echt gaat beginnen?

Om met het water te beginnen. Met kunstgrepen als de afsluiting van de Nieuwe Waterweg (om Randstad en Goene Hart te vrijwaren van overstromingen vanuit zee en een verdergaande ontzilting tegen te gaan) [zie de bijdrage over *De Nieuw[st]e waterweg* in Berichten van het hydrografisch urbane front in dit nummer van het kwartaaljournaal], het graven van een zogeheten *Nieuwe Lek* tussen Vianen en Gorinchem (ter waterontlasting van de zuidwestelijke flank van de Randstad) en de verhoging van de noorder Lekdijk (waarmee een Randstaddijkring ontstaat waar ook Krimpener Waard, Lopikerwaard en Kromme Rijngebied droge voeten kunnen houden) kunnen we de oude Randstad wellicht voorlopig laten overleven. Maar er komt ergens in de komende decennia een moment dat sloop van bebouwing op bepaalde locaties onvermijdelijk zal blijken en verplaatsing van de bebouwing naar hoger gelegen delen van De Nieuwe Randstad nodig wordt. En daarmee zijn we in ons betoog na het wassende water bij de wijkende stad aangeland. De kuststrook, het relatief hooggelegen gebied van Botlek en Europoort, Brabantstad (behalve delen van Bosch), het KAN (behalve de lager gelegen delen) en het hoger gelegen deel van de provincie Utrecht zullen dan de nieuwe dan wel her te ontwikkelen woon- en werkbestemmingen worden. Verder bouwen in gebieden waar waterbezwaar een steeds groter risico gaat vormen ligt doodeenvoudig niet langer voor de hand. De economische noodzaak verdwijnt ook meer en meer. Nu al komen er door het ontstaan van De Nieuwe Randstad geo-economisch interessante alternatieven in beeld: in Brabant, in Gelderland, in de oostelijke helft van de provincie Utrecht. In de steeds natter wordende delen van de Randstad zal op zijn minst het nodige aangepast moeten worden. Historisch en economisch aantrekkelijke steden zullen opnieuw beschermd moeten worden. Een groot aantal buitenwijken zal moeten worden gesaneerd. Men zou daar nu al een bouwstop moeten afkondigen. Natuurlijk speelt ook bevolkingskrimp op termijn een belangrijke rol, de derde speler in het dubbelkrimp spel, maar die is niet wijkbreed. Wateroverlast daarentegen bedreigt een bepaald gebied in zijn totaliteit.

Naast hydrografische en demografische factoren kunnen nog specifiek economische factoren een rol spelen in de ontwikkeling van De Nieuwe Randstad in de komende decennia. Zoals het zich nu laat aanzien lijkt er in ieder geval een energetisch-economische omslag in het verschiet te liggen die met name de petrochemische sector in De Nieuwe Randstad kan gaan treffen. De raffinagecapaciteit in Europa loopt terug; steeds meer olie wordt tegenwoordig in de grondstof leverende landen zelf verwerkt. In BRAR-verband is dat nu al voelbaar in de Antwerpse haven. Maar ook het Botlek/Europoortgebied zal de dans van de *Energiewende* waarschijnlijk niet kunnen ontspringen. Recente uitlatingen van de Shelltop maken duidelijk dat er voor de *multinational* er zeker een leven na 'Pernis' weggelegd is. De discussie over de ruimtelijke gevolgen de *Energiewende* zelf lijkt zich in Nederland merkwaardig genoeg toe te spitsen op de esthetische effecten van windmolens aan de kust. Waar blijft de broodnodige discussie over de inzet van water en waterdynamiek voor energiewinning zoals naar voren gebracht in onze brochure *Holland Noordzeeland. Nieuwe kansen voor het landsdeel Randstad Holland in de 21<sup>e</sup> eeuw* uit 2009? Wanneer ontgroeien de experimenten op dit gebied hun prototypische fase. Wordt het niet tijd om los hiervan deze watergerichte oplossingsrichting onderdeel te maken van het maatschappelijk debat over de *Energiewende* in de Lage Landen. We zijn het alleen al aan onze nationale watermythes verplicht!

### *En de bestuurlijke consequenties?*

Onwillekeurig rijst bij dit alles ook de vraag wat zo'n Nieuwe Randstad voor consequenties zou moeten hebben op bestuurlijk gebied. Een 'superprovincie' Nieuwe Randstad is natuurlijk compleet *out of scale*. Binnen het kader van de huidige discussie over provinciale samenvoegingen zou er gekozen kunnen worden de drie *mainports* én Utrecht als draaischijf en verkeersplein van het land, iedere 'port' met zijn eigen 'achterland'. Dan zouden we volgende configuratie kunnen krijgen Rotterdam (Zuid Holland en Zeeland), Amsterdam (Noord Holland en Flevoland), Eindhoven (Noord

Brabant en Limburg) en Utrecht (Utrecht en Gelderland). Waarschijnlijk zou het hier om niet meer dan een overgangsconstructie gaan. Want tegelijkertijd begint nu meer en meer de discussie te spelen wat we überhaupt aanmoeten met ons middenbestuur tegen het licht van de discussie over de gemeenten, hun opschaling en hun opwaardering met nieuwe taken en hoe dat in het bestuursgebouw gestalte moet krijgen, van dorpsraad tot en met Europa. Maar daarover een volgende keer.