

**Informatie over Verkenning Ruimtelijke Opgaven 2020-2040  
ter bepaling van opgaven en prioriteiten**

# memo

Datum

Bijlage(n)

## 1 Leeswijzer en vragen

Dit memo is de voorbereiding voor de discussie die wij, de projectgroep VRO 2020-2040, met u willen voeren over de opgaven die op de beleidsagenda moeten komen en prioriteiten daarbij. Deze leeswijzer helpt u uw weg te vinden door het vele materiaal, en zet onze vragen alvast kort uiteen. Met behulp van uw reactie hopen wij tot een spoedige afronding te komen van de VRO20-40; het materiaal dat u hier aantreft is de ruwbouw.

Na een inleiding over de drie trajecten die wij volgen, treft u uitgebreide informatie aan over elk van deze trajecten. De volgende onderdelen en vragen zijn van belang:

### 1. Het wetenschappelijke traject

Basis voor de VRO20-40 is het rapport "Omgevingsverkenning" dat RPB/MNP voor ons heeft opgesteld (als bijlage bijgevoegd). Daaruit hebben wij 37 aandachtspunten geïnterpreteerd, die u in een schema met trefwoorden aantreft.

- **vraag1: Ontbreken er naar uw mening essentiële aandachtspunten?**

Deze punten vormen, in samenhang gezien, 8 gebiedsgebonden opgaven. Ook hiervan treft u een schema met trefwoorden aan, met daarna per opgave een uitgeschreven uitleg.

- **vraag 2: Ontbreken er naar uw mening essentiële opgaven?**

Tot slot hebben wij uit deze acht opgaven 5 'spannende punten' geselecteerd. Dit zijn niet perse de belangrijkste kwesties, maar mogelijk wel de meest verraderlijke, omdat ze nog niet voorop het netvlies staan.

- **vraag 3: Wat ziet u als 'spannende punten' die meer aandacht verdienen en uitgediept moeten worden?**

Dit selectieproces heeft zich afgespeeld tegen de achtergrond van vigerend ruimtelijk beleid en de politieke constellatie van dit moment (Nota Ruimte, Coalitieakkoord, Mooi Nederland). Dat is er (impliciet) in meegenomen en niet verder omschreven.



- **vraag 4: Hoe ziet u de verhouding van prioriteiten t.o.v. beleid/politiek – is beleidsverandering nodig?**

## 2. Het burgertraject

U treft de samenvatting aan van een enquête die is gehouden. De resultaten worden in ruimer perspectief geplaatst en getypeerd.

**Deze resultaten kunnen inkleuring geven bij de beantwoording van de vier hierboven gestelde vragen.** Welke aandachtspunten, opgaven en prioriteiten kunnen rekenen op publieke mee- of tegenwind? Deze vraag zal in de discussiebijeenkomst niet expliciet aan de orde komen, maar is van belang bij uw meningsvorming (en kunt u allicht alsnog ter discussie stellen!).

## 3. Het alternatief traject

Dit traject is nog volop in uitvoering. U treft een beschrijving hoe met behulp van ‘creatieve geesten’ geprobeerd wordt ons denkraam te verruimen, welke accenten en innovatieve ideeën daarbij naar voren komen. **Dit zullen t.z.t. ingrediënten zijn voor de publieke en politieke discussie over de opgaven die de VRO20-40 stelt.**

## 2 Inleiding over doel en trajecten

### 2.1 Doel van VRO 2020-2040

In het plan van aanpak d.d. september 2006 is als doel van het project VRO 2020-2040 geformuleerd:

“het actualiseren van de kennis binnen DGR van de relevante ontwikkelingen in fysische, maatschappelijk én ruimtelijke context, waarop het ruimtelijk beleid zich baseert én inspeelt, om een nieuw kabinet goed te kunnen adviseren”.

Het resultaat zal tweeledig zijn:

1. een beleidsagenda van nieuwe vraagstukken/oplossingsrichtingen
2. een onderzoeksagenda

Destijds was bedacht dat de beleidsagenda zou kunnen landen in de ‘100 dagenbrief’ van het nieuwe kabinet. Het project is ingehaald door vervroegde verkiezingen en aantrede van een nieuw kabinet, eerder dan verwacht. Dat betekent dat nu versneld wordt toegeleverd aan het programma ‘Mooi Nederland’ dat minister Cramer heeft geïnitieerd, en via Mooi NL dus aan de ‘100 dagenbrief’ die het kabinet juni 2007 wil doen uitgaan over zijn beleidsvoornemens.

In hun “Omgevingsverkenning” signaleren RPB en MNP aan het eind enkele kennislacunes en formuleren ze aanzetten voor een onderzoeksagenda. Ook uit het werk aan de beleidsagenda komen onderbelichte en nog onduidelijke kwesties naar voren. Deze vormen ingrediënten voor een nog op te stellen onderzoeksagenda. Daarop gaat dit memo niet verder in.

Intern product Primaire reden voor het project was (en is nog steeds) het actualiseren van de analyse van relevante ontwikkelingen in de fysische, maatschappelijke en ruimtelijke context van het ruimtelijk beleid ten einde de minister van VROM goed te kunnen adviseren omtrent zijn beleidsvoornemens. De minister van VROM is dus de belangrijkste afnemer. Het product is intern gericht. De resultaten van de verkenning worden breed verankerd in de dienst. Ze zullen de basis moeten vormen voor verdere beleidsontwikkeling. Ook de onderzoeksagenda kan het werk van DGR richting geven. De lange termijn horizon van de analyse is 2040, maar indien relevant (bijvoorbeeld wat betreft klimaatverandering) wordt verder vooruit gekeken. De beleidsagenda is gericht op de beleidsvraagstukken in 2020 en op beleidsopties daarvoor. Beleid gericht op vraagstukken van 2020 wordt in de periode



daaraan voorafgaande tot uitvoering gebracht, en vergt nu tijdig voorsorteren. Vandaar de relevantie voor Mooi NL en '100 dagenbrief'.

Interdepartementaal / buitendepartementaal De interdepartementale afstemming van het project is veranderd in verband met de veranderde politieke context. Een intensieve afstemming was beoogd. Die afstemming zal nu echter plaatsvinden via het programma Mooi NL: afstemming over dat programma en over de brief waarmee het kabinet medio juni zijn beleidsvoornemens kenbaar maakt. Vanuit het project VRO 2020-2040 moet daar niet doorheen worden gefietst. Het project zal zich beperken tot één of desgewenst twee bijeenkomsten met ook buitendepartementale deelnemers (gemeenten, provincies) als klankbord.

## **2.2 Drie trajecten binnen VRO 2020-2040**

Een verkenning voor een dergelijk lange termijn kan niet anders zijn dan een inschatting. Om deze zo goed mogelijk te maken zijn drie trajecten gevolgd. Elk traject neemt een eigen positie in ten opzichte van beleidsvorming en is daarbij onmisbaar.

1. Aan wetenschappers van RPB en MNP is uitwerking van hun WLO-scenario's gevraagd. Dit wetenschappelijk traject is gebonden aan wat verifieerbaar is en logisch te beargumenteren. De verkenning in scenariovorm van RPB/MNP heeft de vorm van een extrapolatie: 'als we zo doorgaan ....dan ....'. De beperking van deze benadering is evident: toekomsten zijn zelden extrapolaties, want er komt meestal iets tussen. Het voordeel van deze benadering is dat inzichtelijk wordt welke mechanismen achter ontwikkelingen zitten, en wat de belangrijkste te beïnvloeden variabelen zijn. De mate van betrouwbaarheid en kwantificeerbaarheid maakt dat dit traject het dichtst staat bij beleidsvorming en daarvoor het meest relevant is.
2. Aan burgers zijn hun wensen en verwachtingen gevraagd. Dit burgertraject is net zo goed als het wetenschappelijke gebonden aan het heden, en dus in zekere zin een extrapolatie. Het is wat burgers nú zeggen wat ze als wens of zorg voor de toekomst zien. Burgers hebben daarin echter een grotere vrijheid om te speculeren, eigen invalshoeken te kiezen, accenten te plaatsen en nieuwe onderwerpen te agenderen. Zegt de wetenschap wat waarschijnlijk is, burgers zeggen wat wenselijk is. Zit daar discrepantie tussen, dan wordt het tijd voor een goed gesprek. Deftiger gezegd, dan moet een maatschappelijk discours op gang komen over de richting die we moeten inslaan. Het belang van het burgertraject is dat van 'stakeholders' (en zelfs 'shareholders' = kiezers). Hun mening bepaalt in belangrijke mate de speelruimte en inkleuring van beleidsontwikkeling.
3. Aan kunstenaars en andere bij uitstek creatieve geesten is gevraagd hun denkbeelden over de toekomst van Nederland in een brief aan de minister te verwoorden. Dit alternatieve traject kent de grootste graad van vrijheid. Centraal staat hier niet wat waarschijnlijk of wenselijk is, maar wat voorstelbaar is. De ontwerpgerichte, intuïtieve benadering is het gespiegelde van het extrapoleren van RPB/MNP. Bij wetenschappers moeten we bedenken dat 'als we zo doorgaan, dan komen we uit bij.....' Bij ontwerpers moeten we bedenken dat 'als we willen uitkomen bij deze utopie willen, dan moeten we nu.....' Dit traject verkent grenzen en kan daarmee het discours over keuzes voeden met innovaties en aanzetten tot paradigmawisselingen.

## **2.3 Van drie trajecten tot één beleidsagenda**

Aan de hand van het rapport van RPB/MNP hebben wij bandbreedtes van ontwikkelingen in beeld gebracht en thema's die relevant worden. Een schema van deze aandachtspunten treft u in dit memo aan. We hebben deze punten zoveel mogelijk gedifferentieerd naar landsdelen/regio's/ gebieden en gebundeld tot opgaven. Ook daarvan treft u een schema aan. Het lijkt hierbij alsof we 'vanzelf' van trends tot opgaven



komen, maar dat is schijn. Net als in het RPB/MNP-rapport gaat het in eerste instantie om beleidsneutrale trends, dat wil zeggen lange termijnbewegingen in een bepaalde richting, ervan uitgaand dat het huidige beleid ongewijzigd blijft en lijnen uit het verleden (beleidsresultaten) zoveel mogelijk kunnen worden doorgetrokken. Waar mogelijk is aan die trends een (ruimte)vraag gekoppeld, een vertaling van de trend in ruimtelijke effecten. Deze effecten en ruimtevragen zijn zoveel mogelijk gecombineerd met elkaar en op kaart gezet. Dit brengt knelpunten en uitdagingen aan het licht. Aan de hand daarvan is een beperkt aantal opgaven geformuleerd. Maar, let wel, combinaties van ruimtevragen vormen op zich nog geen opgaven. Opgaven worden het pas als ze geconfronteerd worden met politieke en maatschappelijke wensen. Is een effect gewenst/ongewenst, en welke actie is nodig om het wenselijke te bereiken? Dat definieert de opgave. In essentie is dat een politieke keuzemoment, en mag het geen quasi-neutraal wetenschappelijk deskundigenoordeel zijn.

Die politisering is in dit stadium van VRO20-40 nog niet geëxpliciteerd. We zijn zondermeer uitgegaan van de 'wensen' zoals die in het vigerend beleid zijn geëxpliciteerd (Nota Ruimte, coalitieakkoord, Mooi Nederland). Nogal logisch – het zou speculatief zijn om op voorhand van andere beleidswensen uit te gaan. Eventueel wenselijke verandering van beleid is pas aan de orde in de discussie over de opgaven zoals die zich uit kristalliseren op basis van voortzetting van huidig beleid. Dat is het punt waarop we nu zijn aanbeland.

Het is op dit punt dat de resultaten van het burgertraject relevant worden. De mening van de burgers geeft inkleuring aan het politieke keuzemoment ('is dit wat wij willen?'). Bij de discussie over de opgaven kan die inkleuring een rol spelen – bijvoorbeeld dat beleidsmakers beseffen welke mee- of tegenwind ze mogen verwachten en hoe ze daarop inspelen. Ideeën uit het alternatieve traject kunnen in de daarop volgende publieke/politieke discussie te pas komen om ons denkraam op te rekken.

#### **2.4 Wat ons nog te doen staat**

Helaas waren de resultaten van de Duurzaamheidsverkenning van het MNP "Nederland Later" niet op tijd beschikbaar om meegenomen te worden in onze formulering van opgaven. Een eerste scan van concepten leert ons dat daarin waardevolle aanvullende informatie te vinden zal zijn; voorzover valt te overzien zal het onze opgaven eerder scherper maken, dan dat er sprake is van diametraal tegenovergestelde, of geheel andere kwesties

Van belang is ook verdere afstemming met lopende programma's, met name ARK (Adaptatieprogramma Ruimte en Klimaat) en het Urgentieprogramma Randstad. Ook daar voorzien wij geen breuken, eerder aanvulling en verdieping.



### 3 Wetenschappelijk traject

#### 3.1 Inleiding

Hieronder treft u onze uitwerking aan van de "Omgevingsverkenning" die RPB/MNP op verzoek van de minister van VROM hebben opgesteld (rapport is als bijlage toegevoegd). Het is een schema met aandachtspunten en een schematische bundeling van opgaven, gevolgd door een beschrijving van elk van die opgaven. Bij deze 'bundeltjes' van opgaven moet bedacht worden dat ze niet op zichzelf staan. Tussen de acht opgaven zit op onderdelen sterke wisselwerking – die is hier niet verder geëxpliciteerd. Voorts is geprobeerd zoveel mogelijk de meer thematische punten van aandacht toch onder te brengen in deze gebiedsgebonden bundeling. Ook hier zal duidelijk zijn, dat sommige thema's zich niet zomaar laten afbakenen. Ons inziens is de Omgevingsverkenning op een aantal punten niet volledig genoeg. Deze onderbelichte onderwerpen hebben we in een aparte paragraaf benoemd. Aan het slot van dit hoofdstuk identificeren wij een viertal 'spannende punten' die extra aandacht verdienen bij uitwerking voor de beleidsagenda.

#### 3.2 37 aandachtspunten

Uit de "Omgevingsverkenning, een verkenning van de ruimtelijke opgaven 2020- 2040" van RPB/MNP (versie 2 april 2007) zijn onderstaande 37 aandachtspunten gefilterd, die kunnen dienen als bouwstenen voor ruimtelijke opgaven:

nr	aandachtspunt	bandbreedte (cijfers 2002 -2040)	Locatieaspecten/ specifieke gebieden	Samenhang met
1	Inpassing windturbines op land en zee		Noordzee en windrijke provincies (Groningen, Friesland, Flevoland, Noord- en Zuid-Holland, Zeeland en delen van Noord Brabant)	
2	Aanlandingsplaatsen vloeibaar aardgas beschikbaar krijgen		Zeehavengebieden: in het bijzonder Eemshaven en Europoort	3
3	Ruimte voor zeehaventerreinen bieden	0 km <sup>2</sup> in minimaal scenario en max. ca. 15% van areaal bedrijventerreinen in max. scenario		2, 14
4	De kwaliteit van het Nationaal Landschap waarborgen door uitvoering van de bestaande afspraken over de EHS, vervolgspraken (na 2018) maken en zorgen dat er meer noord-zuidverbindingen komen, die ook eerder klaar zijn. De gevolgen van klimaatverandering moeten een plek krijgen.	Voor natuur (is breder dan Nat. Landschap): 990 – 1350 km <sup>2</sup>	Verzilting bedreigt o.a. Groene Hart Natuur: Randstad: 220-310 km <sup>2</sup> Overgangsz. 420-540 km <sup>2</sup> Overig Nld. 350-500 km <sup>2</sup>	5,8
5	De invloed op het landschap buiten de gebieden die als Nationaal Landschap zijn aangewezen als gevolg van watervraagstukken door klimaatverandering			7,8,9,10



6	Ruimtelijke ontwikkelingen in de stadsranden sturen en daarbij waterberging ook een plaats geven	In Randstad 8-15% van verstedelijkt areaal nodig voor waterberging		7, 32, 37
7	Realiseren van voldoende goed bereikbaar groen voor recreatie en sport	Voor recreatie (generiek): 130-490 km <sup>2</sup>	Meeste druk in Randstad en Gelderland Randstad 90-260 km <sup>2</sup> Overgangsz. 30-150 km <sup>2</sup> Overig Nld. 10-80 km <sup>2</sup>	6, 32, 37
8	Bieden van voldoende mogelijkheden voor natuurbeleving door juiste kwaliteiten groen aan te bieden			4,5, 9, 10
9	Verstedelijking in het landelijk gebied: kiezen voor inpassing in het landschap dan wel voor "aanpassing" van het landschap			8, 25
10	Waarborgen van de kwaliteit van het platteland als gevolg van het proces van functieverandering op platteland en de verandering van het ruimtebeslag door landbouw in de toekomst			8, 16, 25
11	Gewenste groei van Schiphol in het licht van het leefklimaat in de Schipholregio in samenhang bezien met groei van regionale luchthavens en het leefklimaat rondom die luchthavens	Max 2040 1.7 miljoen vliegbewegingen per jaar op Schiphol en 215 miljoen passagiers. Min. 0,596 milj. vliegbewegingen en 68 milj. passagiers. Nu ruim 0,4 miljoen vliegbewegingen	Luchthavens en omliggend gebied	12, 14
12	Investeren in de kwaliteit van de bereikbaarheid voor auto en OV	Max. 70% groei congestie op HWN	a. Randstad b. Overgangszone c. de steden	12, 13, 19  33
13 = 33	Omgaan met de effecten van de groei van het aantal auto's wat betreft milieukwaliteit, ruimtebeslag (parkeren) en de bereikbaarheid	Van nu 6,5 miljoen naar minstens 7,7 miljoen en max. 12 milj. in 2040	Vooral in steden	12, 13
14	Effecten van groei goederenvervoer op ruimte en mobiliteit	120% groei in ton/km 150% groei over de weg	a. Achterlandverbindingen b. Schiphol	3 11
15	Aanwezigheid en bereikbaar houden van voorzieningen: commerciële voorzieningen (winkels, banken) en semi-publieke voorzieningen zoals scholen, medische centra en OV.		Vooral in landelijk gebied waar geringe groei of krimp optreedt	10, 16
16	Afstemming van vraag en aanbod van voorzieningen als gevolg van demografische verandering (ontgroening en vergrijzing). Speelt sterk in zorg en onderwijs.			15
17	Afstemmen van vraag en aanbod bedrijventerreinen in de tijd. Daarbij aandacht voor de te volgen sturingsfilosofie (rol overheid en rol van	Nieuwe ruimtevraag -20 en 440 km <sup>2</sup>	Randstad: -10-160 km <sup>2</sup> Overg. -10 – 140 km <sup>2</sup> Overig Nld. 0 – 140 km <sup>2</sup>	18



	private bedrijven in aanbod) en voor voorkoming van verval van bestaande werkmilieus.	In minimum scenario na 2020 komt 100km2 vrij		
18	Ruimtelijke kwaliteit in vestigingsmilieu bieden om bedrijfsvestiging te stimuleren			19, 21
19	Aanbieden van de juiste werkmilieus in een stedelijke omgeving met het oog op ontwikkelingen als verdienstelijken, verkantorisering en functiecombinatie en met oog voor effect op bereikbaarheid en wensen voor investeringen in infra			12, 34, 35
20	Verdichtingsopgave in steden realiseren en negatieve effecten van verdichting (kosten, aantasting groene kwaliteit, aansluiting vraag-aanbod) minimaliseren			19, 21, 22, 24, 28, 35, 36
21	Mogelijk maken van meer functiemenging in algemene zin en in het bijzonder op bedrijventerreinen			18 35, 36, 37
22	Realisatie van het woningbouwprogramma Randstad (aantal en locaties)	Nieuwe ruimtevraag 150-950 km2	Randstad 60-440 km2 Overgangsz. 60-300 km2 Overig Nld. 30-210 km2	23,24,25, 26
23	Voldoen aan de ruimtelijke kwaliteitseisen gerelateerd aan toekomstige woningbouwlocaties (locatiekeuze, programma en inrichting)	Aandeel koopwoningen zal fors stijgen (nu 55%, in 2040 tussen 65 en 74%)		22, 24
24	Herstructurering, renovatie en transformatie door (mogelijke ) krimp van woongebieden			23
25	Voorzien in de behoefte aan groen wonen			9, 22, 37
26	Combinatie van wonen en zorg: wat, waar, wie en hoe?			27
27	Toekomstbestendig woningbouwprogramma kwalitatief en kwantitatief	Groei woningvoorraad tussen 300.000 en 3.000.000, zie 22.	Zie 22.	23,24,25, 26, 28, 30, 31, 36
28	Stedelijke woon- en leefmilieus: wat en waar? Vooral aandacht voor groeiende vraag vanuit allochtonen.			27, 30, 31, 36, 37
29	Omgaan met de ruimtelijke gevolgen van Klimaatverandering	5000 ha ruimte nodig voor waterberging in Randstad en 1000 ha in Nld voor kustveiligheid		
30	Huisvesten van (gezins)migranten met laag inkomen mede door relatief hoge werkloosheid onder deze groep			27, 28
31	Herstructurering bestaand woningaanbod in de steden om te kunnen voldoen aan veranderende vraag (o.a. duurder wonen, grotere groep niet westerse migranten, kleinere huishoudens, etc)			20, 27, 28, 30
32	Bieden van voldoende ruimte voor recreatie in de stad en direct om de stad			6, 7
33 = 13	Stedelijke autoproblematiek: congestie, milieubelasting en ruimtebeslag	Groei autobezit tussen 23 en 93%		12, 13



34	Ruimte maken voor veranderend aanbod in stedelijke voorzieningen in zowel de funsector als de runsector			19, 35, 37
35	Binnensteden: creëren van juiste mix tussen o.a. bereikbaarheid, duurder wonen en leisure (privaat en publieke samenwerking)			19, 20, 21, 31, 34
36	Tussenring (tussen binnenstad en buitenring): herstructurering woningaanbod met publieke partijen in de hoofdrol			27, 28
37	Buitenring: bieden van juiste aanbod aan nieuwe grootschalige stedelijke voorzieningen (o.a. recreatie en shoppen), groene woonmilieus en recreatie in de vorm van wandelen, fietsen, etc			6, 7, 25, 28, 32, 34
A	Ruimtedruk, ruimtevraag: noodzaak om gebieden van functie te doen veranderen	Nieuwe ruimtevraag wo, we, recr. en natuur 1240 – 3050 km <sup>2</sup>	Randstad 360 – 1170 km <sup>2</sup> Overg. 500-1130 km <sup>2</sup> Overig Nld. 390 – 930 km <sup>2</sup>	

### 3.3 8 opgaven

Als we de 37 aandachtspunten en het algemene punt van ruimtedruk beoordelen op hun samenhang, dan komen we tot acht gebundelde opgaven, die hieronder in trefwoorden zijn aangegeven:

#### 1. Prachtsteden

*Nummers aandachtspunten:*

7, 12, 13/33, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37

*Bouwstenen:*

Binnensteden:

Bereikbaarheid voor goederen en personen binnensteden met auto incl. negatieve effecten

Verdienstelijken van de economie en mogelijkheden van functiecombinatie

Groei (+ mogelijke dominantie) urban leisure

Mogelijkheden voor verdichting

Duurder wonen

Kwaliteit openbare ruimte (incl. groen en blauw)

Samenwerking publieke en private sector

Megawinkels naar periferie – uitholling binnenstad

Tussenring:

Mogelijkheden voor groene recreatie en sport

Effecten groeiend aantal auto's (congestie, milieu en ruimte), goederen en personen

Aanbod aan verzorgende voorzieningen (zorg/onderwijs) en commerciële en semi publieke

voorzieningen (concurrentie met grotere centra, schaalvergroting, mogelijkheden ICT)

Herstructurering bedrijventerreinen

Functiemenging werken en wonen

Opgave waterberging

Verdichtingsopgave in relatie tot gevraagde kwaliteiten (vooral wonen)

Huisvesting allochtonen met lage inkomens

Herstructurering woningaanbod

Bereikbaarheid





**Buitenring:**

Groei in run voorzieningen (grootschalige sport, ontspanning en detailhandels voorzieningen)  
Gunstige ligging runvoorzieningen in autonetwerk dat verder dichtslibt, geleiding mobiliteit  
Concurrentie perifere centra – binnenstad  
Combinaties met hoogwaardige werkgelegenheid/kantoren in een duurder segment van de markt (subtop) in perifere centra  
megawinkels  
Kwaliteitsimpuls recente stedelijke bedrijfslocaties (dozen, etalages, ruimteconsumptie) o.a. door functiemenging

**Kwaliteit wonen:**

Vraag naar groen wonen groter dan aanbod  
Vraag naar (andere/nieuwe) combinaties van wonen en zorg  
Matige afstemming tussen vraag en aanbod op woningmarkt  
Verandering in vraag door groeiend aandeel allochtonen  
Vraag in steden vanuit hogere inkomens

**Kwaliteit werken:**

Verdienstrijken economie leidt tot verkantoring  
"Achterstallig onderhoud" oudere bedrijventerreinen  
Taak- en rolverdeling publiek – privaat in aanbod en beheer ruimte voor bedrijven  
Eigentijdse vestigingskwaliteit bieden om economisch concurrerend te blijven  
Mogelijkheden voor functiemenging werken, wonen en andere activiteiten

**De opgaven:**

**Binnensteden:**

Optimale mix vinden tussen economische groei met bijbehorende overlast en kwaliteit van het verblijfsklimaat voor diverse doelgroepen (bezoekers, bewoners, werkers)

**Tussenring:**

Verdichten en herstructureren in combinatie met verbetering kwaliteit leefomgeving

**Buitenring:**

Voorzien in complementair aanbod tussen subcentra onderling en tussen subcentra en binnenstad, waarbij bereikbaarheid ervoor zorgt dat de wal het schip niet keert  
Toekomstbestendig maken van gerealiseerde locaties in afgelopen 25 jaar (hoe aanpasbaar is gebouwde voorraad en stedenbouwkundig concept)

**Kwaliteit wonen en werken:**

Bieden van een toekomstbestendig woningaanbod dat past bij de (ontwikkeling van/verandering in de) vraag  
Nieuwe kwaliteiten in vestigingsmilieus bieden en gelijktijdig ruimte in bestaande voorraad optimaal benutten voor ruimtevrage activiteiten (wonen, werken, voorzieningen, etc.)

**2. Stadsranden: stedelijke uitleg en stedelijk recreatielandschap**

**Nummers:**

6, 7, 12, 13, 25, 27, 28, 29, 32 en 37

**Bouwstenen:**

Nieuwe woningbouwlocaties: hoe, wat en voor wie (zoals VINEX?)  
Voorzien in vraag naar groene recreatie en buitensport  
Marginalisering landbouw leidt tot nieuwe combinaties met landbouw en ander gebruik gebouwen, functieverandering  
Rommelzone (ook in positieve betekenis)  
Toegankelijkheid vanuit het stedelijk gebied/verbindingen  
Mogelijkheden waterberging  
Gemak en overlast infrastructuur(bundels): goede autobereikbaarheid en groeiende overlast, matige kwaliteit OV  
De ruimtevrage werken



Vraag naar groen wonen  
Vraag naar (andere/nieuwe) combinaties van wonen en zorg

*De opgave:*

Slimme situering en inrichting van nieuwe uitleglocaties (nieuwe concepten van verstedelijking)  
Bieden van een toekomstbestendig woningaanbod dat past bij de (ontwikkeling van/verandering in de) vraag (idem werk)  
Bieden van voldoende (groen/blauwe) "expansieruimte" als tegenwicht tegen stedelijke verdichting

### 3. Landschappen en natuurgebieden

*Nummers:*

1, 4, 5, 8, 9, 25 en A

*Bouwstenen:*

Inpassing windturbines (grote open wateren en zee ook meenemen als bijzonder landschapstype)  
Natuur- en biodiversiteitsopgave  
Nationaal landschap  
Natuurbeleving  
Tegengaan verrommeling (verspreid glas,...)  
Inpassing in het landschap van groen wonen

*De opgave:*

Ontwikkelen, herstellen en beschermen van de kwaliteiten van unieke landschappen en natuurgebieden.

### 4. Sociaal-economisch functioneren van het landelijk gebied

*Nummers:*

10, 15, 18, 25

*Bouwstenen:*

Functieverandering landbouw  
Energieteelt/biomassa  
Bereikbaarheid voorzieningen  
Nieuwe economische dragers, nieuwe vestigingsmilieus  
Aanpassing landschap voor groen wonen  
Vraag naar groen wonen groter dan aanbod  
Vraag naar (andere/nieuwe) combinaties van wonen en zorg  
Effecten van mogelijke krimp van bevolking/huishoudens

*De opgave:*

Vitaal platteland in economisch en sociaal opzicht

### 5. Schiphol/luchtvaart

*Nummers:*

11, 12, 14, 17, 22

*Bouwstenen:*

Te verwachten exponentiële groei in de luchtvaart  
Aantasting van leefomgeving  
Landzijdige bereikbaarheid  
Relatie Schiphol en regionale luchthavens  
Economisch succes heeft effect op o.a. woningmarkt in de regio (extra spanning)  
Spanningen op regionale woningmarkten (kwalitatief en kwantitatief bijv. regio Amsterdam/Schiphol)

*De opgave:*

Benutten economische potentie Schiphol binnen de huidige kwaliteitseisen aan de leefomgeving



<b>6. Bereikbaarheid op (boven) regionaal niveau</b>
<i>Nummers:</i> 11, 12, 13/33, 14, 22, 23, A
<i>Bouwstenen:</i> Mogelijk nog zeer grote groei in het goederenvervoer Groei personenvervoer (Matige) Kwaliteit vervoersnetwerk in Randstad en Overgangsgebied (incl. achterlandverbindingen) Druk hoofdinfrastructuur op de directe omgeving (leefomgevingskwaliteit) Nieuwe locaties wonen, werken en voorzieningen
<i>De opgave:</i> Garanderen van bereikbaarheidskwaliteit (als belangrijke bouwsteen in vestigingsklimaat) in combinatie met omgevingskwaliteit

<b>7. Zeehavens</b>
<i>Nummers:</i> 2, 3, 18, 19 en 20
<i>Bouwstenen:</i> Ruimte voor verdere ontwikkeling zeehavens Herstructurering/transformatie verouderde (haven)terreinen Aanlandingspunten vloeibaar aardgas in enkele zeehavens mogelijk maken
<i>De opgave:</i> Bieden van ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor (beperkt aantal) zeehavens

<b>8. Kustzone en grote rivieren</b>
<i>Nummers:</i> (onderbelicht in Omgevingsverkenning)
<i>Bouwstenen:</i> Waterveiligheid Natuurontwikkeling Woningbouwopgave Bescherming ruimtelijke investeringen
<i>De opgave:</i> Gebruiken van de aanpassingen aan veranderende klimatologische omstandigheden voor de ontwikkeling van ruimtelijke en ecologische kwaliteiten van het kust- en rivierengebied

### 3.4 De 8 opgaven beschreven

#### 3.4.1 Prachtsteden

Dit thema richt zich op de bestaand stedelijk gebied van de grotere steden, waarbij de G4 in de uitwerking van de WLO centraal staat. Beschreven ontwikkelingen zijn, zij het minder pregnant, ook in andere steden zichtbaar.

#### *Trends*

Voor omvang en samenstelling van de toekomstige stedelijke bevolking zijn vooral omvang en samenstelling van de immigratie bepalend. De groei van de stedelijke bevolking (G 4) in de periode 2002-2040 varieert van 0-20% tussen de scenario's. Het aandeel niet westerse allochtonen in die bevolking varieert tussen de 40 en 50%. Vooral gezinsmigranten hebben een voorkeur voor een stedelijke omgeving. De verdunning van de huishoudens zet verder door uitgezonderd een scenario (Regional Communities) waar een lichte groei te zien is. Ook de steden hebben met vergrijzing te maken, die vooral in de grote steden minder is dan gemiddeld in de rest van het land.

In alle scenario's groeit de welvaart. Verandering in demografie en welvaart hebben o.a. gevolgen op het auto- en rijbewijsbezit. Dit neemt verder toe. Bijvoorbeeld in de G4 wordt een groei van het autobezit



voorzien van tussen de 23 en 93%. Deze groei draagt samen met een groeiend autogebruik in de relatie tussen buitengebied en stad bij aan congestie op het onderliggend wegennet en toenemende hinder (geluid en parkeren)

De economie verdienstelijkt. Dat geldt zeker voor de stedelijke economie. De vraag naar hoger opgeleid personeel neemt toe. Afhankelijk van het type migranten (gezinsmigrant / arbeidsmarkt migrant) zal de mismatch op de stedelijke arbeidsmarkt toenemen. Daaraan gerelateerd is ook de ontwikkeling van de stedelijke werkloosheid. Op termijn is de groei uit de beroepsbevolking.

Schaalvergroting en ontwikkelingen in de ICT zullen leiden tot een verandering in het aanbod van de stedelijke (winkel)voorzieningen. Ouderen en sociaal-economisch minder sterke groepen zullen in hun wijken en buurten met een afnemend aanbod winkels te maken krijgen. Funshoppen en binnensteden blijft een aantrekkelijke combinatie terwijl runshoppen en meer doelgericht winkelen op meer perifere locaties gebeurt. Leisure is een sterke economische functie door groei van welvaart en de toenemend vrijetijdsbesteding buitenshuis. Schaalvergroting in de leisure zal de vraag naar perifere locaties doen toenemen, terwijl het ook in de binnensteden kan domineren.

Klimaatverandering zal ook gevolgen hebben voor de steden: waterberging en hittestress.

#### *Ruimtelijke vraag*

Er is een groeiende vraag naar stedelijk wonen en in het bijzonder naar appartementen (gevolg van individualisering, veel eenpersoonshuishoudens) en duurder eengezinskoopwoningen (gevolg van welvaartsgroei). Het stedelijk aanbod voorziet hier onvoldoende in (veel huurwoningen van matige kwaliteit). Ook de aansluiting van dit aanbod op de vraag vanuit gezinsmigranten is onvoldoende (vraag naar goedkope en middeldure ruime woningen). Randgemeenten en overloopgemeenten zullen met een toenemende vraag vanuit migranten te maken krijgen.

De afnemende groei in de beroepsbevolking heeft op termijn gevolgen voor de vraag naar ruimte. Het moment waarop de maatschappelijke baten van nieuwe terreinen niet meer opwegen tegen het risico van toekomstige leegstand en verpaupering van bestaande terreinen komt steeds dichterbij. Door verdienstelijking van de economie verandert de vraag naar ruimte voor werken (verkantoring en meer inspirerende omgevingen). Mogelijkheden voor functiemenging nemen toe. De vraag naar informele locaties kent in alle scenario's de sterkste groei (tussen 7 en 46%).

De vraag naar wonen gecombineerd met zorgvoorzieningen neemt toe, terwijl als gevolg van individualisering en vergrijzing de vraag naar voorzieningencusters in de woonomgeving toeneemt, maar onder druk staat van schaalvergroting.

Gegeven de groei van autobezit en -gebruik zal in steden de vraag naar parkeerruimte nog sterk toenemen.

#### *Ruimtelijke opgaven*

De hoofdpoging is de accommodatie van groei, vernieuwing en herstructurering binnen het bestaande stedelijke gebied samen laten gaan met een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Uitgesplitst zijn belangrijke opgaven:

- bieden van concurrerende vestigingsmilieus voor wonen, werken en ontspanning in centra van steden waarbij de levendigheid niet overgaat in overlast
- verdichting van wonen en werken waarbij de wal het schip niet keert omdat kwaliteiten verloren gaan (o.a. groen), de kosten te hoog zijn en het uiteindelijke aanbod niet voldoende aansluit bij de (toekomstige) vraag
- voorzien in een complementair aanbod op het gebied van werkmilieus (werklandschappen), stedelijke recreatie en voorzieningen tussen (sub)centra onderling en subcentra en binnenstad waarbij de kwaliteit van de bereikbaarheid ondersteunt
- management van stromen in het bijzonder op het gebied van water en personen- en goederenverkeer op een zodanige wijze dat dit toegevoegde waarde biedt voor het bestaand stedelijk gebied (waterberging, wateroverlast, parkeren, congestie, milieuoverlast verkeer in het bijzonder geluid)

### **3.4.2 Stadsranden: stedelijke uitleg en stedelijk recreatielandschap**

Dit thema handelt over het gebied direct aansluitend aan het bestaand stedelijk gebied van de stad waar claims komen voor nieuwe stedelijke uitleg en aan de stad gerelateerde groen e en blauwe functies een plek hebben/zoeken.



### *Trends*

In de meeste scenario's is nog een aanzienlijke groei voorzien van de vraag naar ruimte voor wonen, werken en recreatie.

Meer welvaart leidt tot meer vrije tijdsbesteding buitenshuis. De vraag naar recreatieve en sportvoorzieningen in een groene omgeving direct aansluitend op de stad zal toenemen (wandelen, fietsen en andere vormen van bewegen). Die vraag zal sterker zijn als steden verder verdichten. Van oudsher in stadsranden aanwezige bedrijvigheid verandert als gevolg van planologische schaduwwerking van de stad, schaalvergroting en verandering in de vraag. Landbouwbedrijven verdwijnen op grond van demografische en/of bedrijfseconomische redenen of veranderen hun bedrijfsvoering in de vorm van meer stedelijk gerelateerde activiteiten (manage, camping, zorg, handel in regionale producten, etc) of /en speculeren over toekomstige verkoop van hun grond voor stedelijke ontwikkeling. In de tussenliggende periode neemt verrommeling toe.

Het aanbod aan private terreinen gericht op de stedeling groeit (o.a. golf).

Klimaatverandering vraagt meer ruimte voor waterberging.

### *Ruimtelijke vraag*

De ruimtevrage voor wonen in de Randstad bedraagt 60- 440 km<sup>2</sup> en voor Nederland 150- 950 km<sup>2</sup>. Voor werken ligt die aanzienlijk lager (0 - 440 km<sup>2</sup>), maar is in het hoogste groeiscenario (GE) nog altijd aanzienlijk. Veel van de vraag naar ruimte zal in gebieden in directe aansluiting op de steden tot uiting komen. Op die gebieden liggen ook andere claims bijvoorbeeld voor recreatief groen en waterberging. Vooral in de Randstad en de Overgangszone is nog een grote vraag naar groen in de directe omgeving van de stad. Hier is al jaren sprake van een achterstand in het aanbod ten opzichte van de vraag. Ondanks de veel plannen is de verwachting dat het aanbod achterblijft. Door de groei van het aantal huishoudens is de woningvraag in deze gebieden het hoogst en neemt de vraag het sterkst toe (norm 75 m<sup>2</sup> per nieuwbouwwoning).

De WLO-scenario's schatten de vraag naar goed bereikbaar groen voor recreatie en sport tussen de 130 en 490 km<sup>2</sup> tussen 2002 en 2040 waarvan de grootste vraag in de Randstad.

Ook de toegankelijkheid vanuit de stad naar groengebieden vraagt verbetering. Grote infrastructuurbundels langs het stedelijk gebied vormen barrières.

De vraag naar waterberging zal de komende jaren sterk toenemen. Gegeven de relatief beperkte mogelijkheden om in bestaand stedelijk gebied voldoende water te bergen ligt berging aan de stadsrand voor de hand.

### *Ruimtelijke opgaven*

De hoofdpoging is bieden van mogelijkheden voor stedelijke uitleg (wonen/werken) en een gevarieerde groene en blauwe kwaliteit vooral te benutten door de stadsbewoners.

Componenten van deze opgave zijn:

- situering en inrichting van benodigde nieuwe stedelijke uitleggebieden op zo'n wijze dat dit ook op langere termijn kwaliteit op levert en de kwaliteit van het stedelijk netwerk versterkt (incl. kwaliteit van de bereikbaarheid)
- ruimte voor een klimaatbestendig stad bieden (o.a. waterberging)
- groene recreatie en buitensport goed bereikbaar/toegankelijk vanuit het stedelijk gebied
- rommelzone met positieve connotatie
- nieuwe functiecombinaties met of voortkomend vanuit het oorspronkelijk (agrarische) gebruik
- robuuste groen-blauwe structuur vormen die ook bij nieuwe stedelijke uitleg toegevoegde waarde biedt

In feite gaat het hier om een (nieuwe) ontwerpoging van hoe stedelijke uitleg in een stedelijk netwerk is de verknopen met groen-blauwe kwaliteiten en bereikbaarheidskwaliteiten.

### **3.4.3 Landschappen en natuurgebieden**

In thema staan waardevolle landschappen en natuurgebieden centraal. In beleidstermen gaat het om gebieden met kwaliteiten zoals de Nationale Landschappen, Natura 2000 gebieden en de (nationale/provinciale ) Ecologische Hoofdstructuur.

### *Trends*

Nederland kent op een beperkt oppervlakte een grote variatie aan (unieke) landschappen. Een gedeelte hiervan is via de status van Nationaal (en provinciaal) Landschap en de ontwikkeling van de EHS "beschermd". Toch is er een aantal wezenlijke bedreigingen.



Verandering van het klimaat heeft tot gevolg dat verzilting (brak kwelwater) in met name West-Nederland toeneemt, er een mogelijke verplaatsing van dier- en plantensoorten zal gaan optreden van zuid naar noord en er ingrepen in het landschap moeten plaatsvinden om bescherming tegen het water te bieden. Op gebied van biodiversiteit is zichtbaar dat het aantal soorten afneemt en de milieumomstandigheden (o.a. grondwaterpeil en stikstofdepositie) zijn niet van dien aard dat hierin snel verandering is te verwachten. Ook de stedelijke druk vormt een bedreiging (o.a. versnippering van gebieden).

Verder staan (unieke) landschappen onder druk van intensivering in de landbouw en vormen van verstedelijking zowel aan de randen (nieuwe wijken en bedrijventerreinen) als in de landschappen zelf (o.a. groen wonen, verspreid glas). Op diverse plaatsen is inpassing van windturbines in het landschap (incl. zee) aan de orde.

Verandering in de landbouw mede als gevolg van een toenemende liberalisatie in het landbouwbeleid (schaalvergroting, andere bedrijfsvoeringen) kunnen van directe invloed zijn op het landschap doordat functieverandering plaatsvindt.

Voor natuurbeleving spelen landschappen een belangrijke rol. De vraag naar natuurbeleving is onbekend. Verwachting bestaat dat in een steeds sterker verstedelijkt land deze toeneemt.

#### *Ruimtelijke vraag*

De vraag naar grotere en robuuste natuurgebieden met bijliggende verbindingszones neemt toe mede door Natura 2000 beleid. De WLO scenario's komen voor natuur uit op een vraag tussen 990 en 1350 km<sup>2</sup>. Klimaatverandering leidt tot een grotere vraag naar ruimte voor water.

In gebieden met een tekort aan recreatief groen (vooral Randstad en Overgangszone) is er vraag naar een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van natuur en landschap.

#### *Ruimtelijke opgaven*

De hoofdoopgave is de ontwikkeling, het herstel en de bescherming van de kwaliteiten van het (nationaal) landschap.

Achterliggende opgaven zijn:

- betere inpassing (concentratie) dan wel verwijdering van functies die niet bijdragen aan de gewenste kwaliteit (bijv. windmolens, bebouwing voor wonen, werken en tuinbouw) van het landschap
- realisatie van de natuur- en biodiversiteitsopgave via ontwikkeling van grootschaliger natuurgebieden en robuuste verbindingen tussen natuurgebieden
- omgaan met nieuwe condities voor landschap en natuur als gevolg van effecten van klimaatverandering en daarbij ruimte voor water en ruimte voor natuur met elkaar te verbinden.

### **3.4.4 Sociaal-economisch functioneren van het landelijk gebied**

Dit thema handelt over ontwikkelingen die gerelateerd zijn aan wat in beleid "vitaal platteland" heet.

#### *Trends*

In sociaal en economisch opzicht zijn er belangrijke veranderingen gaande in het landelijk gebied. In delen van Nederland is de verwachting dat de bevolking afneemt (in enkele regio's is dat nu al het geval). De schaalvergroting in de landbouw is een trend die verder gaat (grotere en veelal gespecialiseerde bedrijven). Grondgebonden landbouw zal steeds vaker in de melkveesector zijn. Onduidelijk is of er in de toekomst een grote behoefte zal zijn aan energieteelten. Door grootschalige landbouw in daartoe geschikt gebieden zal minder ruimte zijn voor andere groene functies (natuur, recreatie).

Niet elke ondernemer wil en kan deze ontwikkeling volgen. Bedrijfsbeëindiging om bedrijfseconomische reden of demografische reden (geen opvolger, 65+) zorgt dat er steeds minder mensen als full time agrarisch ondernemer werkzaam zijn. Verbreiding van landbouwbedrijven met andere inkomstenbronnen (o.a. groene diensten, zorg, opslag en transport) is zichtbaar. Het landbouwlandschap verandert. Ontwikkeling van natuur maakt het landelijk gebied ook aantrekkelijk voor recreatie en toerisme. Het landelijk gebied wordt steeds minder productieruimte en steeds meer consumptieruimte. Daar waar sprake is van een ontspannen grondmarkt (op afstand van stedelijke gebieden en in meer perifeer gelegen regio's) hebben de nieuwe grondeigenaren veelal geen agrarische achtergrond. Ook voor de aankoop van grond door het rijk voor de EHS is een relatief lage grondprijs aantrekkelijk.

#### *Ruimtelijke vraag*

Beperkte bevolkingsgroei dan wel krimp in het landelijk gebied vraagt om anders omgaan met voorzieningen (onderwijs, zorg, detailhandel, mobiliteit) : hoe is een basiskwaliteit te organiseren?



Het landbouwlandschap verandert mede in de richting van grotere en meer gespecialiseerde bedrijven. Wat is de ruimtevrage en waar is die gelokaliseerd?

In gebieden onder stedelijke druk zal de vrage naar groen wonen sterk toenemen.

#### *Ruimtelijke opgaven*

De hoofdoggave is een vitaal platteland in economisch en sociaal opzicht.

Deelopgaven zijn:

- omgaan met krimp
- aanpassing van het landschap aan groen wonen, monofunctionele landbouw en/of grootschalige natuur
- transformatie van het landschap op een zodanige wijze dat kwaliteit als (toekomst) vestigingsmilieu overeind blijft: schaalvergroting en ontmenging kan op langere termijn mogelijk contraproductief werken.
- nieuwe economische dragers: verandering in de landbouw, energieteelt/-productie, vrijkomende bedrijfsruimte, recreatie en toerisme

### **3.4.5 Schiphol in zijn context**

In dit thema staat de mainport Schiphol en de wijze waarop deze verankerd is in de Randstad centraal

#### *Trends*

Momenteel kent Schiphol ruim 400.000 vliegbewegingen. In het laagste scenario gaat dit naar bijna 600.000 in 2040 ( 68 miljoen passagiers) en in het hoogste scenario naar 1.700.000 (215 miljoen passagiers) waarvan ongeveer 5% van de vliegbewegingen vracht is. De trend in de luchtvaart wijst op groei. Liberalisatie bevordert dit en leidt tot een scherpe prijsconcurrentie die vliegen goedkoper maakt. Dit mede in combinatie met economische groei zorgt voor een (sterk) verhoogde vrage. Voorlopig betekent meer vliegbewegingen een grotere aantasting van de leefomgevingskwaliteit (m.n. geluidhinder). De verwachting is dat over 20 tot 30 jaar de vliegtuigen aanmerkelijk stiller zullen zijn en in combinatie met andere technologische ontwikkelingen (o.a. op gebied van verkeersgeleiding) leiden tot een situatie dat meer vliegen niet meer leidt tot vergroting van de geluidsbelasting. De geluidscontouren voor 2040 in het hoogste scenario passen dan globaal binnen de huidige contouren. Wel is de vrage of kwaliteitseisen die gesteld worden niet hoger zullen zijn. Zeker bij meer welvaart geldt dat het gewenste kwaliteitsniveau van de leefomgeving omhoog gaat.

Het zijn vooral beleidsmatige restricties die de groei van luchthavens beperken. Dat geldt ook oor de regionale luchthavens.

#### *Ruimtelijke vrage*

Doorgroei van Schiphol heeft afhankelijk van het tempo en de omvang effecten. Het maximale scenario is niet de verwerken met de huidige banencapaciteit en vraagt uitbreiding met extra banen en met extra capaciteit van het luchthaventerrein en direct aan de luchthaven gerelateerde bedrijvigheid (incl. Airportcity). Ook de landzijdige ontsluiting is bij (snelle) groei een knelpunt. Dit geldt zowel de autobereikbaarheid als de OV-capaciteit waar de Schipholtunnel restricties stelt. Verder zorgt groei van Schiphol er voor dat capaciteit voor wonen in de regio (zuidwestelijk deel van de Noordvleugel) nog lastiger te vinden zal zijn.

#### *Ruimtelijke opgaven*

De hoofdoggave is de benutting van de economische potenties van Schiphol binnen de (huidige) kwaliteitseisen aan de leefomgeving.

Onderdelen van deze opgave zijn:

- de locatie, ontwikkeling en kwaliteit van Schiphol gerelateerde vestigingsmilieus waarbij het gaat om de ruimtelijke inrichting van de Noordvleugel van de Randstad
- de landzijdige ontsluiting van Schiphol
- de ontwikkelingsmogelijkheden van regionale luchthavens (incl. kwaliteit van de leefomgeving)

### **3.4.6 Bereikbaarheid op bovenregionaal niveau**

Dit thema gaat over de wisselwerking tussen ruimte en vervoer en richt zich op de spanningen die ontstaan op de samenhang/overlap tussen schaalniveaus (nationaal/internationaal, regionaal en stedelijk).



### *Trends*

De verwachting in de WLO-scenario's is dat het aantal auto's in Nederland (nu ca. 6,5 miljoen) doorgroeit in 2040 tot minimaal 7,7 miljoen en maximaal 12 miljoen.

Door economische groei in alle scenario's is de verwachting dat de personenmobiliteit blijft toenemen waarbij vooral de auto de voorkeur heeft. Per persoon is de groei slechts beperkt (10 tot 15%) mede als gevolg van een veranderende bevolkingssamenstelling.

De verwachting is dat het alleen het aandeel van de trein in het woon-werkverkeer tussen steden overeind blijft. Op andere tijden en relaties neemt het belang van de auto toe. Demografische verandering leidt niet tot meer OV gebruik, omdat de effecten van vergrijzing wegvallen tegen de gevolgen van ontgroening.

De groei van de goederenmobiliteit is sterk afhankelijk van de economische groei en de wereldhandelsstromen. De verwachting is dat het containervervoer nog sterk zal groeien. Ook hier zal de groei over de weg aanzienlijk zijn. Verwachting is dat de totale groei van het goederenvervoer over de weg in de periode 2002-2040 max. 120 % (ton/km) bedraagt (en -5% in het laagste scenario) .

De verwachting is dat in de periode 2002 -2004 het aantal congestie uren en bandbreedte kent van -70% en +70% uitgaande van realisatie van de voorgenomen investeringen. Invoering van prijsbeleid ruim voor 2020 en geen uitbreiding van de capaciteit van het wegennet na 2020 doet na 2020 de congestie in het hoogste scenario nauwelijks afnemen.

Een gevolg van toenemend gebruik van de auto is een groei van de hinder (vooral geluid).

### *Ruimtelijke vraag*

Onevenwichtigheden in vraag en aanbod lijken toe te nemen (zie arbeidsmarktparadox stedelijk gebieden, zie ontwikkeling Schiphol) waardoor het vervoersysteem zwaarder belast wordt. Door welvaartsstijging komt daarboven nog een autonome groei, versterkt door schaalvergroting in voorzieningen. Waar gaat het knellen? Wat is het effect van nieuwe stedelijke uitleg en stedelijke verdichting op het systeem? (De WLO lijkt optimistisch door relatief gescheiden beschrijving van nationaal en stedelijk systeem, juist op raakpunten o.a. stadsranden met aansluiting hoofdsysteem en onderliggende systemen zullen problemen ontstaan. De vraag is of het investeringspakket MIT en prijsbeleid mobiliteitsgroei zonder veel extra problemen kunnen opvangen dan wel deze afwentelen op het stedelijk niveau. Het MNP met (concept) "Nederland later" is optimistisch over verdichting en het toenemend gebruik OV)

De groei van het aantal auto's vraagt veel meer aandacht voor inpassing en oplossing van parkeervraagstukken in stedelijk gebieden (stedenbouwkundige inrichting, ondergronds ruimtegebruik).

### *Ruimtelijke opgaven*

Garanderen van bereikbaarheidskwaliteit als belangrijke bouwsteen in het vestigingsklimaat in combinatie met omgevingskwaliteit (leefomgeving, landschap) én de ontwikkeling van nieuwe locaties voor wonen, werken en voorzieningen (incl. effect van verdichting).

Onderdelen van deze opgave zijn:

- de verstedelijkingsstrategie (vooral mate van bundeling in relatie tot OV infrastructuur en de spanning tussen verdichting en hindereffecten door mobiliteit)
- vervoersysteem Randstad
- vervoersysteem stedelijk netwerk
- achterlandverbindingen mainports

## **3.4.7 Zeehavens**

Dit thema handelt over de ontwikkeling van de grotere zeehavens.

### *Trends*

In scenario's met meer globalisering en marktwerking is sprake van groei van de overslag in de Nederlandse havens. Het gewicht aan overslag in het hoogste scenario verdubbelt in 2040 ten opzichte van 2002. De containeroverslag vervijfvoudigd in deze periode.

Het belang van vloeibaar aardgas (LNG) in de energievoorziening zal zowel om geopolitiek redenen als in het licht van de vermindering van de Nederlandse aardgasvoorraad toenemen.

### *Ruimtelijke vraag*

De vraag naar zeehaventerreinen in de periode 2002-2040 varieert in de scenario's tussen -9% (regional communities, enige scenario met negatieve groei) en +30% (in Global Economy). Een groei met 30% zal





vooral in Amsterdam (claim op bufferzones) en Rotterdam (claims voor Maasvlakte X) een aanzienlijk ruimtebeslag met zich meebrengen  
Aanlandingsplaatsen voor LNG-schepen met bijbehorende veiligheidseisen en ruimtebeslag

#### *Ruimtelijke opgaven*

Bieden van voldoende uitbreidingsmogelijkheden voor een beperkt aantal zeehavens

Onderdelen:

- ruimteconsumptie zeehavens (trend is zeewaartse ligging)
- transformatie oude zeehavens (buitendijks gelegen!)
- aanlanding vloeibaar aardgas

### **3.4.8 De kustzone en de grote rivieren**

Gevolgen van klimaatverandering zijn bij diverse van de vorige thema's al aan de orde geweest. Hier komen het kustgebied en de grote rivieren nog aan de orde.

#### *Trends*

De dreiging voor Nederland van het water komt uit vier richting: de zeespiegel stijgt (tot 2100 35 tot 85 cm. Een stijging tot 1,5 meter wordt als meest extreem gezien), de bodem in West-Nederland daalt, de neerslagpieken in bepaalde perioden nemen sterk toe en de hoeveelheid water die vanuit het buitenland via de grote rivieren het land binnenkomt neemt eveneens toe.

#### *Ruimtelijke vraag*

Stijging van de zeespiegel kan problemen opleveren voor de waterafvoer van met name de Rijn. De Rijn kan overstromingsrisico's opleveren voor Drechtsteden en Rijnmond en omgeving. De ruimtelijke vraag die hieruit voortkomt is de reservering van ruimte voor de rivier in het bijzonder langs de IJssel en in het IJsselmeer (is een mogelijkheid om de waterafvoer van de Rijn op te vangen). Ook in de benedenrivierengebied is ruimte nodig voor bescherming tegen en opvang van hoogwater. Zeewaartse en /of landwaartse versterking van het kustfundament vragen aanzienlijke ruimtelijke reserveringen. Op korter termijn is aanpak van een aantal zwakke schakels aan de orde.

#### *Ruimtelijke opgaven*

De aanpassingen aan veranderende klimatologische omstandigheden gebruiken voor ontwikkeling van ruimtelijke en ecologische kwaliteiten van het kust en rivierengebied.

Componenten:

- robuust rivierensysteem met voldoende bergings- en afvoercapaciteit en tevens gecombineerd met mogelijkheden voor recreatie, natuurontwikkeling en waterbestendige verstedelijkingsvormen
- duurzame kustverdediging waar waterveiligheid de randvoorwaarden biedt voor stedelijke functies, natuurontwikkeling en intensieve vormen van recreatie.

### **3.5 Onderbelichte onderwerpen**

In de analyses van de planbureaus worden vijf punten gemist, die nadere uitwerking behoeven voor een evenwichtige afweging binnen VRO20-40. Het zal duidelijk zijn dat de punten zelf niet nieuw zijn, maar ze moeten nog wel in deze samenhang hun relevante plek krijgen:

#### 1. de internationale context

Ondanks het feit dat de WLO scenario's verschillen op grond van een internationale oriëntatie is naast internationale economische ontwikkeling (o.a. goederenstromen) en demografische ontwikkelingen (migratie) de internationale context minimaal ingevuld. Veranderingen in internationaal vestigingsklimaat, effecten van verandering in internationale concurrentie is marginaal uitgewerkt zeker als het gaat om de concurrentiepositie van Nederland binnen NW-Europa. Ook de regionale context van internationaal, namelijk ontwikkelingen in grensregio's is een onderwerp dat niet aan de orde komt.

#### 2. de bestuurlijke en institutionele context

De planbureaus proberen beleid zoveel mogelijk buiten de deur te houden. In die zin is niet onlogisch dat verandering in bestuurlijke verhoudingen marginaal aan de orde komt. Toch zijn er in de sfeer van bestuur,



organisatie en instituties ontwikkelingen gaande die los van (regerings)beleid betekenis hebben. Denk aan de rol van de EU, de veranderende rol van ngo's, de samenwerking tussen multinationale ondernemingen (zie bijv. de luchtvaart), de rol en positie van grote financiële instellingen. Deze blijven volledig buiten de scoop van de planbureaus. Ook de invloed van verdergaande emancipatie en empowerment van burgers en organisaties en de betekenis hiervan voor de inrichting van de ruimte is niet aan de orde, evenals de impact van veiligheid en risicomijdend gedrag en de zwaardere invloed van juristen en accountants op de ruimtelijke inrichting. Ook de spelers op de grondmarkt en hun invloed zowel in stedelijk gebied als in perifeer gebied met een ontspannen markt is geen item. Kortom een veelheid van institutionele aspecten waarvan de betekenis en moegelijke ontwikkeling niet verder is geanalyseerd.

3. ruimte voor water  
Regionale behoefte en betekenis

4. natuurbeleving  
Geen zicht op vraag mede in relatie tot recreatief groen

5. aansluiting vervoersysteem tussen schaalniveaus daar waar ook nog een groot ruimtelijk programma is voorzien (stedelijke uitleg, nieuwe perifere centra en in binnensteden)

### 3.6 'Spannende punten'

Alle acht opgaven die wij hebben beschreven zijn belangrijk. Ook belangrijk is dat aandacht wordt besteed aan het alsnog uitdiepen van de onderbelichte onderwerpen. Maar er zijn enkele (onderdelen van) opgaven die er wat ons betreft uitspringen. **Hier kunnen de knelpunten nog wel eens veel groter en urgenter zijn dan wij nu vermoeden**; bovendien betreft het belangrijke onderdelen van het beleid.

1. Hoge verwachtingen van verdichting zijn niet waar te maken: de wal zal het schip keren (kosten en andere woonwensen).
2. Schiphol zal snel groeien en zet daarmee een groot deel van de Noordvleugel op slot. Regionale luchthavens vormen geen alternatief.
3. Het verkeerssysteem loopt vast op de aansluitpunten tussen het nationale netwerk en het systeem van het stedelijk netwerk. **Veel te optimistisch over MIT pakket en prijsbeleid**. Op die raakpunten zit ook een grote stedelijke opgave (nieuwe perifere locaties, stedelijke uitleg) en voor OV in het stedelijk gebied de aansluiting van trein op onderliggend OV-systeem wat ook goede bereikbare autolocaties moeten zijn en waar ook een stedelijke opgave ligt. Niet halen van verdichtingambitie werkt hier ook nog eens contraproductief door.
4. Veel zwaardere inzet is nodig voor de ontwikkeling van unieke landschappen en natuurgebieden (waaronder Natura 2000). We halen onze doelstellingen biodiversiteit niet. Echt kiezen voor deze dragers van de ruimtelijke hoofdstructuur en omdraaien dat rood aan groen knabbelt → groen knabbelt aan rood.
5. Aan de randen van steden, vaak centraal gelegen in een stedelijk netwerk komt veel samen: ruimtedruk voor wonen en werken, infrastructuurbundels (die vaak op springen staan) ruimteclaims voor water en groen en "onland"activiteiten. Reguliere vormen van aanbreiden volstaan niet meer. Gezocht moet worden naar nieuw concepten van ontwikkeling van deze gebieden binnen het perspectief van een groeiend stedelijk netwerk.



## 4 Burgertraject

### 4.1 Opzet enquête

Om de wensen en verwachtingen van burgers te peilen hebben wij een enquête laten uitvoeren voor het bureau QA+. De enquête was bijzonder van opzet. Onderzoekers van QA+ en ambtenaren van VROM bemanden op vier beurzen een opvallende stand, van waaruit mensen werden benaderd voor gesprekken van ongeveer twaalf minuten. De vragen waren zo open mogelijk. Door het zeer uiteenlopende karakter van de beurzen kregen we een brede spreiding van mensen te spreken, door het open karakter van de vragen kwam een groot scala aan onderwerpen aan de orde en gingen de gesprekken soms onverwacht diep. Volgens QA+ zijn op deze wijze mensen aan het woord gekomen die gewoonlijk al snel buiten steekproeven en panels vallen (analfabeten bijvoorbeeld, die hun eigen adres niet konden opschrijven). De ruim driehonderd 'kwalitatieve' gesprekken zijn 'kwantitatief' gescoord, en voldoende representatief voor statistisch significante uitspraken en conclusies.

Voor de volledige bevindingen en verantwoording verwijzen wij naar de bijlage "Burgers over de toekomst van Nederland als leefomgeving". In dit memo gaan we selectief in op de voornaamste bevindingen.

### 4.2 Wensen en verwachtingen samengevat

Verwachtingen Uit de 304 interviews spreekt een somber beeld, wat betreft de verwachtingen voor de wereld van 2020-2040. Nederland zal steeds voller worden: voller met bebouwing, mensen en wegen, en dat wordt als negatief ervaren. Ook is er angst voor wateroverlast en klimaatverandering. De manier waarop we samenleven is ook reden tot zorg; men voelt zich onder druk staan, met name door confrontatie met andere culturen.

Wensen Wat betreft de wensen voor de wereld van 2020-2040 blijkt uit de interviews dat er redelijk grote tevredenheid bestaat over de huidige leefomgeving en dat een meerderheid in de toekomst zo hoopt te blijven wonen en leven. Groen, rust en ruimte staan daarbij voorop. De mogelijkheden in Nederland voor natuur en energie ziet men als sterke punten en kansen voor de toekomst.

Verantwoordelijkheden Overheid en politiek ziet men niet als enige verantwoordelijken om de zorgen aan te pakken; burgers vinden dat zij ook zelf daarin een rol spelen, zij het in mindere mate.

Verschil in groepen/landsdelen Waar men woont maakt nogal uit voor wat men vindt. (Rand)stedelingen maken zich meer zorgen over de kwaliteit van de samenleving. Bewoners van dorpen in de Randstad en steden buiten de Randstad maken zich het meest zorgen over oprukkende bebouwing. Dorpelingen buiten de Randstad hechten sterk aan het dorpse karakter van hun huidige woonomgeving. (Zie voor een verdere typering H3.3.3 en H3.4 in de bijlage.)

Eigen omgeving / NL als geheel Als men het over de eigen omgeving heeft domineren fysieke aspecten. Oordeelt men over Nederland als geheel dan domineren sociale aspecten. Dit sluit aan bij de bevinding van de interviewers dat 'ruimtelijke ordening' en 'leefomgeving' uiterst abstracte begrippen zijn voor de meeste mensen, die ze moeilijk kunnen hanteren. Over de eigen omgeving is dan nog het gemakkelijkst te praten; voor het overig Nederland zijn het veelal samenlevingsaspecten die de ingang vormen om na te denken over de fysieke inrichting.

### 4.3 Bevindingen in ruimer perspectief geplaatst: RV 1997

In 1997 heeft de toenmalige RPD een vergelijkbaar (zij het veel uitgebreider) onderzoek gedaan naar wensen en verwachtingen. Daarvan is verslag gedaan in de Ruimtelijke Verkenningen 1997. Er zijn opvallende parallellen en constanten.

Zowel in 1997 als 2007 is de vrees dat het voller wordt en minder groen, en is men bezorgd over de aanslag die automobiliteit doet op gezondheid/milieu. Zowel toen als nu wenst men vooral ruimte, rust en groen.

Verschil is dat de vrees uit 1997 voor vervuulende industrie zo goed als verdwenen is; nu wordt zelfs nauwelijks nog over industrie gesproken.



Belangrijk verschil is de waardering van de kwaliteit van de (toekomstige) samenleving. In 1997 waardeerde men groeiende diversiteit positief (al betrof dat vooral diversiteit in inkomens en leeftijd in de buurt waar men woont). In 2007 ervaart men culturele diversiteit als groeiende druk en is het bron van zorg.

In de Ruimtelijke Verkenningen 1997 zijn de bevindingen gerelateerd aan de heersende uitgangspunten voor beleid. Dat leidde tot onderstaande conclusies over gewenste bijstelling van beleid, die nog steeds actueel zijn:

- *Verstedelijking* De burger ziet voordelen van compacte stad beleid (ov, winkels) maar voordelen verdere verdichting wegen niet op tegen dreigend verlies aan groen. "Waar verdichting onvermijdelijk is, moet deze dus gepaard gaan met versterking van het groen in de directe woonomgeving en met vergroting van toegankelijkheid van natuur in de streek. Bescherming van het openbaar groen tegen de compacte stad lijkt een must."
- *Verkeer* Omdat men grote zorgen heeft over overlast van verkeer in de toekomst is naast groen, ook verkeer / ov op alle schaalniveaus punt van aandacht.
- *Somber beeld* Algehele conclusie is dat Nederland vol en vuil wordt. Men ziet het als gevolg van een economische 'rat race' die geen warme gevoelens oproept. Nieuwe ruimteclaims ervaart men als een bedreiging

#### 4.3.1 Vergelijking burgeronderzoek 1997 en 2007

Waarschuwing vooraf: er is groot verschil in opzet van onderzoeken.

Onderzoek 1997 in drie rondes: met groepsgesprekken over wat belangrijkste elementen in ruimtelijke omgeving zijn, telefonische enquête onder 995 burgers, en daarna nog weer groepsgesprekken om resultaten uit te diepen. (In totaal zes groepsgesprekken met 9 tot 11 deelnemers.)

Onderzoek 2007 betrof 304 gesprekken van circa 12 minuten op vier beurzen in Nederland. In zekere zin veel oppervlakkiger (minder representativiteit en minder uitgewerkt in aantal onderwerpen en verdieping daarvan) maar wel directer en uitgesprokener (ambtenaren direct in gesprek met burgers op zeer uiteenlopende locaties).

	1997	2007
Waardering huidige leefomgeving	Positief over eigen omgeving (groen, rustig, niet te volgebouwd, weinig overlast industrie). Negatief over Nederland als geheel (veel vervuiling en volgebouwd).	Positief in eigen omgeving is groen, rust, ruimte, voorzieningen.
Wat men wenst voor de toekomst	Men wil wonen in nabijheid van groen, rustig, met goede ov en geen hinder van verkeer of industrie.	Men wil wonen in omgeving met groen, rust en ruimte.
Wat men verwacht in de toekomst	<u>Eigen omgeving:</u> <i>Negatief:</i> Groen in eigen regio zal afnemen.  <i>Positief:</i> meer sociale diversiteit, meer winkels en ov.	<u>Eigen omgeving:</u> <i>Negatief:</i> Nadruk op het fysieke: meer bebouwing, minder prettige samenleving, verdwijnen van natuur, overbevolking.  (Niet apart gevraagd naar positieve elementen. Een minderheid maakt zich geen zorgen)



	<p><i>Nederland als geheel:</i> <i>Negatief:</i> Het wordt voller (met bebouwing en verkeer) en vuiler. Landschap in Nederland minder afwisselend.</p> <p><i>Positief:</i> Meer sociale diversiteit, meer winkels en ov.</p>	<p><i>Nederland als geheel:</i> <i>Negatief:</i> Nadruk op het sociale: minder prettige samenleving, meer bebouwing, wateroverlast, vervuiling, kwaliteit van leven.</p> <p>(Niet apart gevraagd naar positieve elementen. Als kansen en sterke punten van Nederland ziet men: groene ruimte, natuur, kansen voor alternatieve energie.</p>
--	--	---

### Hetzelfde

- Vrees voor voller en minder groen. Zowel in 1997 als in 2007 is de vrees dat het voller wordt en minder groen. Constant is gebleven de wens naar ruimte, rust en groen.
- Vervuiling door verkeer. De aanslag die verkeer doet op milieu werd zowel in 1997 als in 2007 genoemd als een punt van zorg, zij het in 1997 met meer nadruk als onderdeel van algehele "vervuiling".

### Anders

- Vrees voor vervuiling door industrie. Wat in 1997 nog een schrikbeeld was, is in 2007 nauwelijks aan de orde.
- Waardering sociale diversiteit. In 1997 waardeert men groeiende diversiteit positief. In 2007 overheerst angst voor 'de vreemde'.
  - Kanttekening. Gevraagd is in 1997 naar diversiteit in inkomens, de spontaan geuite zorg over allochtonen is in de samenvatting van de resultaten genegeerd. Deze spontane uitingen kwamen in 2007 veelvuldig aan de orde. Vraag is of het probleem nu bespreekbaarder is geworden, of minder een blinde vlek van opiniemakers/beleidsmakers, of dat het probleem groter is geworden, de wereld onveiliger en nieuws over islamitisch fundamentalisme bedreigender.

#### 4.4 Bevindingen in ruimer perspectief: andere onderzoeken

De conclusie van de auteurs van de Ruimtelijke Verkenningen dat de economische rat race geen warme gevoelens oproept correspondeert met de bevinding van het MNP over de waardering die men heeft voor de scenario's van de WLO. Favoriet zijn de scenario's met de nadruk op het collectieve en regionale, minder gewenst zijn de scenario's waarin markt en globalisering de nadruk hebben.<sup>1</sup> Een patroon dat terugkeert in de massale opiniepeiling die tweede helft 2006 onder de titel '21 minuten' is gehouden via internet: vanuit economisch perspectief heeft men een lichte voorkeur voor globalisering, maar tegelijk heeft men een sterke afkeer van meer EU-bemoeienis en een voorkeur voor een samenleving met meer solidariteit, kwaliteit van leefomgeving en sociale zekerheid. Men wil graag economische groei, maar niet ten koste van het milieu; desnoods accepteert men geringere groei en meer werkloosheid.<sup>2</sup>

De toekomstverkenningen die de planbureaus (SCP, RPB, MNP) hebben opgesteld voor de Bestuursraad-retraite zomer 2004 bevatten noties die hierop aansluiten. Het RPB signaleert dat er een debat nodig is over de economische ambities om regionale verschillen bespreekbaar te maken. Voorts signaleert het RPB dat in de huidige 'belevensmaatschappij' de beleving van het landschap een steeds grotere rol zal spelen. Het SCP registreert, net als '21 minuten', dat driekwart van de Nederlanders tevreden is over de huidige woonomgeving, maar dat er een toenemende behoefte is aan variatie in woonmilieus en bij alle inkomens een groeiende onvrede daarover. Volgens het RPB wil men groener wonen.

Uit het Burgerparticipatie-onderzoek dat VROM zelf twee jaar geleden heeft gehouden komt ook naar voren dat een betere balans tussen groen en rood nodig is, met meer groen in de stad. Op de tweede

<sup>1</sup> Zie voor de typering van de scenario's het rapport van RPB /MNP. De scores zijn als volgt: Regional communities 37%, Transatlantic Market 33%, Strong Europe 22%, Global economy 8%.

<sup>2</sup> Zie [www.21minuten.nl](http://www.21minuten.nl)



plaats kwam de vraag naar voldoende betaalbare woningen, vervolgens voldoende voorzieningen in de wijk en betere handhaving van milieunormen.

Al deze bevindingen zijn grosso modo in lijn met de geluiden uit ons burgertraject: de nadruk op ruimte, groen en rust, de zorg over 'voller, drukker, vuiler'. Volgens '21 minuten' levert men voor verbetering daarvan desnoeds economische groei in.

#### **4.5 Conclusie ten aanzien van burgerwensen**

Het beeld dat dit oproept is het ooit gewraakte Jutland. Een streek met negatieve connotaties, gezien termen als 'Jutlandisering' en 'we moeten niet het Jutland van Europa worden!' Maar blijkbaar wil de burger wel zo iets als Jutland (ruim, groen, rustig, weinig immigranten), en dan mag het in de economische 'rat race' wel wat minder hard lopen. Niet heel Nederland hoeft een Randstad te worden.

Let wel, bij het serieus nemen van de wens naar groen/ruimte moeten we wel differentiëren naar landsdeel/stad. Zie de vier door QA+ onderscheiden typen burgers: voor Randstedelingen betekent groen/ruim iets anders dan voor dorpelingen buiten de Randstad. Maar onmiskenbaar zal voor deze gevoeligheid aandacht moeten zijn gezien de grote ruimteclaims, bundelings- en verdichtingsopgaven die de VRO20-40 signaleert.

### **5 Alternatief traject**

#### **5.1 Inleiding**

Waarom een alternatief traject bij het project Verkenning Ruimtelijke Opgaven 2020-2040 ?

We hopen op andere beelden en ideeën dan die we uit wetenschappelijk onderzoek aangereikt krijgen. Kunst, kunstenaars, ontwerpers en 'anders denkenden' kunnen nl. een impuls geven aan de ideeën van plannenmakers en beleidsmakers, zeker als daarbij nieuwe wegen ingeslagen moeten worden. Hoe kijken zij aan tegen het Nederland van 2020 – 2040? Wat is hun wereldbeeld voor dan? Kunst, ontwerp en andere ideeën kunnen leiden tot bewustwording en een andere werkelijkheidservaring. Het maakt expliciet wat impliciet is. Het kan belevingen en perspectieven genereren die van buiten de vergaderruimte komen.

De opdracht om dit alternatieve traject uit te voeren is gegeven aan Ton Matton. Ton was afgelopen week nog in het nieuws met zijn idee over maïsvelden tussen de flats in Rotterdam.

Ton geeft als reactie op de opdracht aan: "In de vraag van VROM staat aan het einde van de brief een disclaimer: 'de tragedie van het maken van beleid is dat veel mensen gevraagd wordt naar hun ideeën, maar dat in het eindresultaat weinig terug te vinden is van deze individuele ideeën'. In voorbereiding op de vijfde nota heb ik twee ontwerpers-weekenden met minister Pronk in Wageningen doorgebracht. In de nota heb ik één zin teruggevonden die uit mijn ideeën afkomstig is. Ik kan de disclaimer als volgt interpreteren: 'uw idee wordt gevraagd vanwege het verplichte democratisch proces, er wordt echter niet naar geluisterd, laat staan rekening mee gehouden'. Maar, ik kan en wil het graag als volgt herinterpreteren: 'kom vooral met argumenten die wij kunnen gebruiken om ons werk als ruimtelijk beleidsmaker uit te voeren, niet perse met kant en klare ideeën'.

Al jaren zijn er 'wilde plannen' geopperd, te denken aan bv. MVRDV met 'Lichte Stedenbouw' en Carel Weber met het 'Wilde Wonen', Stuk voor stuk wilde plannen, echter in hun ruimtelijke consequenties te ver uitgewerkt en daarmee binnen de Nederlandse planningspraktijk niet inpasbaar. In dit traject concentreren we juist op de inhoudelijke argumenten; wat leeft er in de kunstwereld aan gedachtegoed dat relevant is binnen de ruimtelijke ordening?

#### **5.2 Inventarisatie wilde toekomstplannen**

Vanuit het hierboven geschetste perspectief, heeft een inventarisatie naar wilde plannen over een breed veld plaatsgevonden. Onder de titel 'Xtreme MakeOver NI' zijn 72 kunstenaars en bijzondere mensen



gevraagd in een brief aan de minister hun toekomstbeeld op Nederland 2020-2040 te tonen. 25 kunstenaars en bijzondere mensen hebben hier gehoor aan gegeven.

De briefschrijvers zijn door Ton Matton, Guus Beumer en Rianne Makkink geselecteerd uit een breed vakgebied verwant aan kunsten; musici, televisiemakers, acteurs, schrijvers, journalisten, designers, architecten, filosofen, etc.

Uiteraard is de gemaakte selectie niet dekkend voor de denkbeelden die heersen, maar wel is getracht een keuze te maken uit personen die een breed scala van ruimtelijke thema's afdekken, zoals. waterhuishouding, klimaatverandering, multiculturele samenleving, sociale betrokkenheid, mobiliteit, infrastructuur, milieu, recreatie, global village, arbeid, zelfverzorging.

De brieven schrijvers zijn overwegend jong, komen uit de hoek van ruimtelijke ordening en architectuur en zijn zeer pragmatisch. Grootse meeslepende toekomstvisies ontbreken. Er wordt voornamelijk gereageerd op de hedendaagse problemen, en in een naïef-optimistische kijk worden oplossingen aangedragen. De toekomst ziet er in de optiek van de meeste brieven schrijvers zeker niet somber uit.

### **5.3 Literatuurstudie + essay + verhaal/script**

Tegelijkertijd wordt een studie uitgevoerd naar 'wilde toekomstplannen' uit de geschiedenis. Naast reeds genoemde ideeën van lichte Stedenbouw en Wilde Wonen, valt te denken aan idealistische uitgangspunten en argumenten met een 'wild' karakter uit bv. socialistische stedenbouw, de newtowns, industriesteden en arbeiderswijken, Amsterdamse school, de moderneren, Team X, ....

Let wel, het gaat hier niet om het voor de zoveelste keer presenteren van de al dan niet gerealiseerde voorbeelden, maar om het destilleren van die argumentatie die in de hedendaagse ruimtelijke ordeningsvraagstukken, nog, of weer, een rol spelen. Bezien vanuit de hypermoderniteit wordt onderzocht welke historische aspecten in een toekomstige ruimtelijke ordening inzetbaar zijn.

De inzendingen worden verzameld en tot een synthese samengesponnen. Dit essay zal zich op een wat intellectueler, vakinhoudelijk publiek richten. Er zal geen eensluitende richting van ruimtelijk beleid worden uitgewerkt, maar een reeks argumentaties die leiden tot een herinterpretatie van de ruimtelijke werkelijkheid die we nu kennen.

Naast het essay wordt ook een vrijere vorm, verhaal of script, uitgewerkt waarin de ideeën en projecten inhoudelijk vertaald worden naar een voor een breder publiek toegankelijke vorm.

### **5.4 Bijeenkomsten Wenken voor later**

Uit de brieven aan de minister zijn inhoudelijke thema's / rode draden te halen (zie bijlage)

- klimaatverandering / ruimtelijke impact
- niet geordendheid / informeel bouwen / zelfrealisatie / zelfredzaamheid
- harde / zachte grens tussen stad versus platteland
- NL niet meer entiteit
- blauwdrukdenken versus meer flexibiliteit in plannen

De inzendingen zijn tevens in te delen naar de categorieën:

- Bestaande opgaven / bestaande oplossingen
- Bestaande opgaven / nieuwe oplossingen
- Nieuwe opgaven / nieuwe oplossingen

In een aantal bijeenkomsten onder de titel 'Wenken voor later' worden de thema's belicht. Opzet is de in de brieven aangeroerde thema's te bespreken en te verdiepen in hun relevantie voor de ruimtelijke



verkenning. Er worden een viertal bijeenkomsten georganiseerd, als eerste het 'klimaat diner' over klimaatverandering op 26 april, en de tweede over informele ordening/zelfredzaamheid.

Tijdens deze bijeenkomsten is discours (bijvoorbeeld VROM-raad), discipline (bijvoorbeeld RPB en MNP) en doctrine (DGR) in staat met elkaar in gesprek te gaan. Het doel van 'Wenken voor later' is een setting van een planningsgemeenschap te bieden met de mogelijkheid ons denkraam te verruimen.