



# NovaTerra

NOVA TERRA / SPECIALE EDITIE RANDSTAD 2040 / FEBRUARI 2010

- 2 **STERKE STEDEN, STERKE RANDSTAD: 2040 IS NU!** *BART VINK*
- 6 **OVERHEID MOET ZICH BETROUWBAAR OPSTELLEN** *RENÉ SMIT*
- 8 **VERDICHTING MOET DEN HAAG VERBETEREN** *MARNIX NORDER*
- 14 **UITVOERINGSALLIANTIES ZIJN EEN INNOVATIEAVONTUUR** *ROEL IN 'T VELD*
- 18 **RANDSTAD TOPREGIO ALS DE INTEGRATIE SLAAGT** *SADIK HARCHAOUI*
- 28 **RELATIE RIJK-REGIO IS TOE AAN VERNIEUWING** *MATTHIJS BOUW*
- 33 **ZONDER KWALITEITSSPRONG GEEN GROENBLAUWE DELTA** *GEERT TEISMAN*
- 41 **ALMERE DOOR IJMEERLIJN MEER DAN EEN WOONWIJK** *WINY MAAS*
- 60 **RANDSTAD: GOEDE EN HERKENBARE EUROPESE SUBTOPPER** *PAUL BLEUMINK*
- 64 **HEROVERWEGING OP GEBIED VAN WONEN BIEDT KANSEN** *BERT VAN DELDEN*
- 66 **DE TROEF VAN DE RANDSTAD IS 17<sup>e</sup> EEUWS STEDENLANDSCHAP** *DIRK SIJMONS*
- 72 **KENNIS EN ONTWERP MAKEN RUIMTELIJKE ORDENING POLITIEK** *HENK OVINK*

**Nova Terra, speciale editie, februari 2010**  
Onafhankelijk tijdschrift over vernieuwend ruimtegebruik en aanverwante zaken.  
Losse nummers: € 21,50.

**Redactieadres**  
Nirov  
Eduard Herkes  
Postbus 30833  
2500 GV Den Haag  
Telefoon: 070 302 84 47  
Fax: 070 361 74 22  
E-mail: herkes@nirov.nl  
Bezoekadres:  
Mauritskade 23, Den Haag  
Website: www.nirov.nl  
Secretariaat:  
Helen Kokshoorn

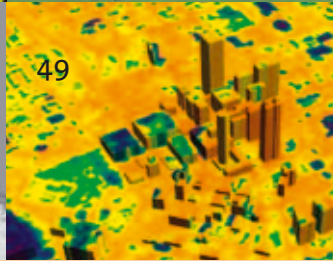
**Redactie**  
Jan Hein Boersma  
Evelien Brandes  
Arjen van der Burg  
Huib Haccou  
Frank van der Hoeven  
Anne Schram  
David ter Avest (VROM, gastredacteur)  
Thomas Buijs (VROM, gastredacteur)  
Eduard Herkes (hoofdredacteur)

**Uitgever**  
Nirov

**Vormgeving en opmaak**  
Studio Bau Winkel, Den Haag

ISSN-nummer: 1570-0402

Deze Nova Terra is in samenwerking met het ministerie van VROM gemaakt



## Inhoud

### Voorwoord

#### 1 2040 IS NU!

Jacqueline Cramer

#### 2 STERKE STEDEN, STERKE RANDSTAD

Bart Vink

#### 6 SELECTIEF EN CONSISTENT!

René Smit

#### 8 BOUWEN IN DE STAD

Marnix Noder en Maarten van Poelgeest

#### 14 'UITVOERINGSALLIANTIES ZIJN EEN INNOVATIEAVONTUUR'

Roel in 't Veld en Wim Deetman

#### 18 RANDSTAD ALS MACHINE VOOR EMANCIPATIE EN SOCIALE STIJGING

Sadik Harchaoui

#### 22 CITY UPGRADING, NOT CITY DEMOLITION

Alfredo Brillembourg & Hubert Klumpner

#### 27 EEN DUURZAME RANDSTAD IN 2040?

Maurits Groen

#### 28 RELATIE RIJK-REGIO IS AAN VERNIEUWING TOE

Matthijs Bouw

#### 33 ZONDER KWALITEITSPRONG GEEN GROENBLAUWE DELTA

Geert Teisman

#### 37 VAN LABORATORIUMJAS NAAR PLANSPEL

Hans Venhuizen

#### 41 SCHAALSPRONG ALMERE

Winy Maas, Adriaan Geuze, Adri Duijvestein e.a.

#### 46 BEREIKBAARHEID BEHOORT TOT GROOTSTE OPGAVEN

Lodewijk Lacroix, Ton Bossink en Piet Rietveld

#### 49 KLIMAATMITIGATIE EN HET STEDELIJK WARMTE-EILAND

Frank van der Hoeven

#### 54 ONTWIKKELING CENTRUM KNOOPPUNT IN CONTEXT ZIEN VAN STEDELIJKE REGIO

Eric van Winsen, Bert Klarus, Jaap Renkema, Enno Zuidema en Simon Dona

#### 60 STRATEGIEËN VOOR EEN DUURZAME INTERNATIONALE CONCURRENTIEPOSITIE

Paul Bleumink

#### 64 VERSTEDELIJING EN CRISIS: HOE VERDER?

Bert van Delden

#### 65 SLIMME VROUWEN EN DOLENDE MANNEN STUWEN DE WONINGVRAAG

Jan Latten

#### 66 HET GROENE HART REVISITED

Dirk Sijmons

#### 69 HOE IS HET WONEN EN LEVEN IN DE RANDSTAD?

Evelien Brandes

#### 72 VERSCHILLEN MAKEN

Henk Ovink

## Voorwoord

# 2040 is nu!

Regeren is vooruitzien. Het gezond maken en houden van de Rijksbegroting is een belangrijke prioriteit van het kabinet. De huidige financieel-economische problemen vragen veel stuurmanskunst. We moeten keuzes durven maken voor de toekomst. Juist nu is het van belang vast te houden aan onze hoge lange termijn ambities.

De Structuurvisie Randstad 2040 en de daarin gemaakte keuzes vormen de basis voor een duurzame en sterke toekomst, waar het aantrekkelijk wonen, werken en recreëren is. De ruimtelijke ordening maakt ons perspectief voor de lange termijn zichtbaar en laat zien hoe belangrijk het werken aan morgen is. Met visies, kaders en projecten geven we richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Deze Nova Terra laat zien dat er veel werk wordt verzet om die lange termijnkeuzes waar te maken. De ambities hoog houden, juist nu! Het laat ook zien dat de inzet van velen nodig is: overheden, burgers, marktpartijen en maatschappelijke organisaties. We zullen allemaal aan de slag moeten voor een aantrekkelijk, duurzaam en sterk Nederland.

Ik vertrouw erop dat deze uitgave u inspireert en u een venster biedt op de keuzes voor de toekomst. 2040 is nu!

Dr. Jacqueline Cramer, minister van Ruimte en Milieu



### 2040 is now!

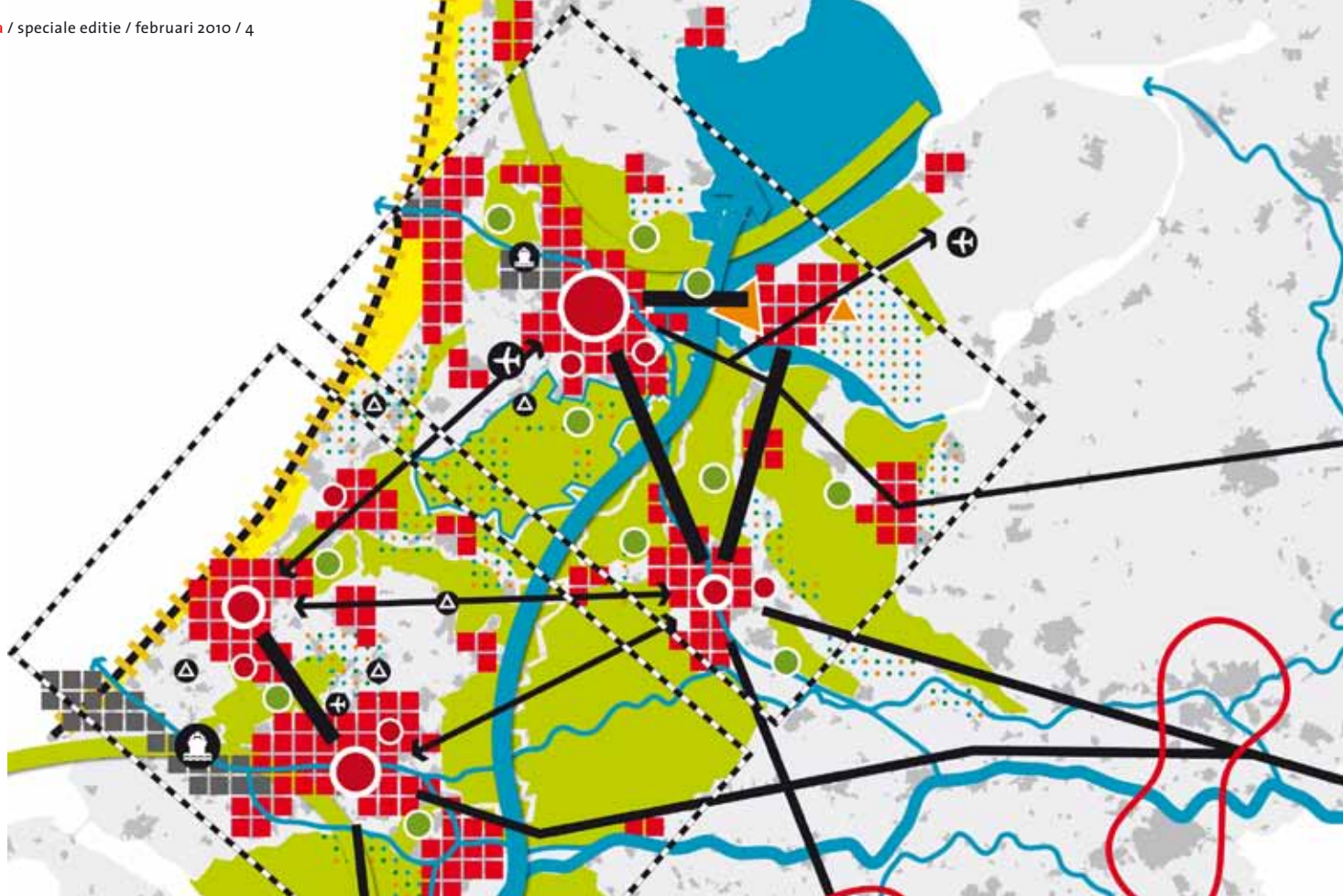
To govern is to foresee. Maintaining a balanced national budget is one of the government's top priorities. The current financial and economic situation demands great leadership skills and nowadays, the practice of management also requires considerable foresight. We must dare to make choices for the future. Now more than ever, it is essential that we stay true to our long term ambitions.

The Randstad 2040 Structural Vision and the decisions made within this framework lay the foundations for a strong and sustainable future: a vibrant area offering attractive living, working and recreational space. Spatial planning enables us to put our long term goals into perspective and appreciate the importance of working today on solutions for tomorrow. Visions, frameworks and projects allow us to give firm direction to the spatial development of the Netherlands.

This edition of Nova Terra demonstrates the enormous amount of work and effort being invested into realizing these long term choices. Now is the time to strive to fulfil these ambitions. The publication also points out the need for a combined effort by governments, citizens, market players and social organizations. Together, we must harness all our energy and determination to create a attractive, sustainable and internationally competitive country.

I trust this edition is an inspiration to you all and offers you an insight into the choices for the future. 2040 is now!

Dr Jacqueline Cramer, minister of Spatial Planning and the Environment ←



# Sterke steden, sterke Randstad: 2040 is nu

Ruim een jaar geleden stelde het kabinet de Structuurvisie Randstad 2040 vast. Enkele maanden geleden is de Kamerbehandeling – en daarmee de formele procedure – afgerond. Natuurlijk is daarmee een belangrijk fundament gelegd, maar achterover leunen is er niet bij. In feite begint het werk nu pas. Randstad 2040 is nu!

Bart L. Vink , sr. programmamanager Randstad 2040, VROM



## EEUW VAN DE STAD

De structuurvisie markeert een accentverschuiving van transport- en distributieland naar diensten, kennis en de kansen die steden daarbij bieden. Steden waarin kennis, cultuur, economie en politieke krachten samenkomen. Steden die ons (internationale) aanzien en onze aantrekkelijkheid bepalen. De VPRO noemt intussen de 21<sup>e</sup> eeuw de 'eeuw van de stad'. Vanuit Nederlands perspectief gaat het dan vanzelfsprekend allereerst over Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. En natuurlijk ook over de Randstad of 'het westen' van Nederland als meest verstedelijkte landsdeel. Na de economische en stedelijke crisis van de jaren '80 met zijn krakersrellen en stedelijke leegloop, markeert de structuurvisie de herwonnen kracht en positie

# Het is van groot belang ook in de komende decennia te zorgen voor een adequate planning om de lange termijnopgaven te beantwoorden

van de stad. Het kabinet onderstreept de stedelijke revival en kiest in lijn hiermee voor benutting van de bebouwingsmogelijkheden, een verdergaande 'verdichting' en verstedelijking in de steden en een impuls in de groene en recreatieve mogelijkheden in de directe nabijheid van onze steden. Steden staan daarbij intussen niet meer op zichzelf, maar maken onderdeel uit van een groter geheel. Een opschaling naar één samenhangende noordelijke Randstad waartoe onder andere Amsterdam, Utrecht en Almere behoren past daarbij. Hetzelfde geldt voor een steeds meer naar elkaar toegroeiende zuidelijke Randstad (Rotterdam, Den Haag). Vooral op die schaal zal het vervoerssysteem een forse impuls moeten krijgen de komende jaren. Niet alleen omdat op die schaal de meeste interacties spelen, maar ook omdat het nationale hoofdsysteem intussen meer en meer op orde komt. Om in de toekomst onze bestemming te kunnen bereiken, is het cruciaal de stedelijke vervoerssystemen (zoals de metronetten van Amsterdam en Rotterdam) te verbeteren en te zorgen voor samenhang tussen verschillende vervoersmiddelen (modaliteiten). De stad eindigt niet bij de gemeentegrenzen, maar is in feite een netwerk van plaatsen die onder meer via fysieke vervoersnetwerken met elkaar zijn verbonden.

## RUIMTELIJKE OPGAVEN

Tegelijkertijd markeert het kabinet verschillen. Om te beginnen tussen stad en land. Opdat er in de toekomst wat te kiezen is, niet alles verrommelt, niet alles op elkaar gaat lijken en de eigen waarden van zowel stad als land tot hun recht kunnen komen. De gekozen verstedelijkingsstrategie past daarbij: deze legt het accent meer binnen de bestaande steden. Maar ook de steden verschillen ten opzichte van elkaar, bijvoorbeeld in hun kracht, dynamiek en toekomstperspectief. In de visie wordt de bijzondere internationale positie van Amsterdam benadrukt. Het zijn vooral divers opgebouwde en in belangrijke mate op diensten georiënteerde steden als Kopenhagen, Barcelona, München en Amsterdam die zich sterk ontwikkelen en internationaal krachtige functies weten aan te trekken. Niet de grootte bepaalt de aantrekkingskracht, maar primair de lokale kwaliteit en aantrekkelijkheid van de plek in samenhang met de (internationale) bereikbaarheid, woningmarkt en arbeidsmarkt. Diverse internationaal krachtige functies geven onze hoofdstad metropolitane kansen die de Randstad en Nederland als geheel ten goede kunnen komen. Dat geldt ook voor Schiphol en voor specifieke functies in de Rotterdamse regio (met name de grootste haven van Europa met

verschillende ontwikkelingsmogelijkheden en innovatiekansen) en in Den Haag (als stad van recht, vrede en veiligheid). De meest krachtige ruimtelijk-economische dynamiek lijkt te vinden in de steden langs de A2: Amsterdam, Utrecht, Den Bosch, Eindhoven en in mindere mate in steden als Delft, Leiden, Amersfoort, Breda, Zwolle en Groningen. De tijd is gekomen om de genoemde kansen gericht te versterken en te benutten.

Tegelijkertijd geldt voor een aantal plekken sociaal-economische zorg voor de lange termijn. Natuurlijk geldt dat voor delen van Amsterdam, Den Haag en Utrecht en voor verschillende voormalige groeikernen. Maar dit geldt in de Randstad vooral voor de regio's IJmond, Dordrecht, Rotterdam en de Rijnmond. Het benoemen van deze opgaven en verschillen maakt een gerichte aanpak mogelijk die om invulling vraagt. Buiten de Randstad komen steden als Heerlen, Kerkrade en Delfzijl hierbij nadrukkelijk in beeld en regio's als Zeeuws-Vlaanderen, Zuid-Limburg en landelijk Groningen.

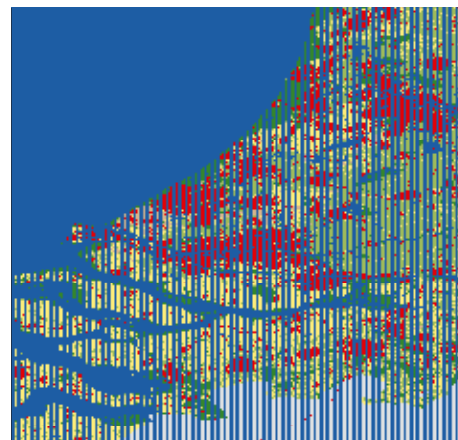
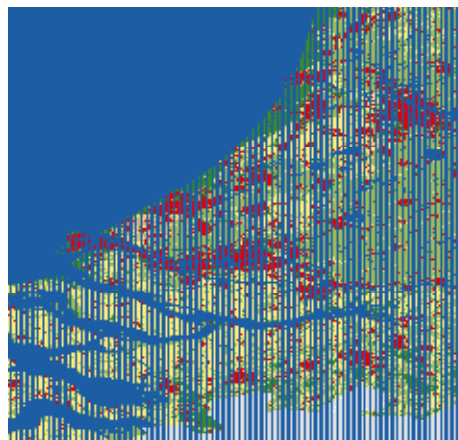
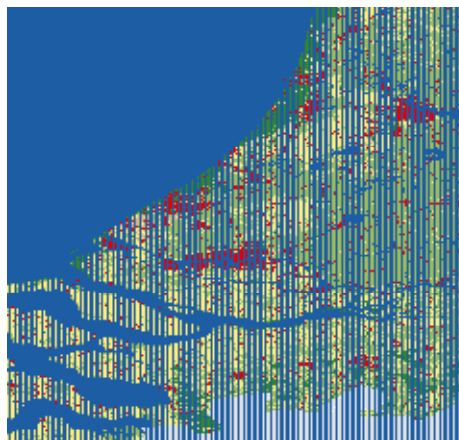
## VERDIEPING, DEBAT EN ACTIE

Om de genoemde (Randstad)opgaven verder te brengen is soms nadere verdieping nodig, soms debat en soms concrete actie. Dit themanummer draagt daaraan bij en laat dat zien. Paul Bleumink geeft een aanzet gericht op het benutten van de economische krachten van de Randstad. René Smit geeft een beeld van zijn inzet in het grootste sleutelproject waaraan in Nederland momenteel wordt gewerkt: de Amsterdamse Zuidas. Daarmee geeft hij – net als Matthijs Bouw – inspiratie voor de intussen gestarte verkenning naar een beperkt aantal nieuwe sleutelprojecten. Die zijn bedoeld om de ambities van het kabinet voor de lange termijn concreet te versterken, met een mogelijk positieve impact op cruciale stedelijke ingrepen, waterveiligheid en de Olympische ambities. De sociale opgave komt in een aantal andere bijdragen terug, onder andere van Sadik Harchaoui en Jan Latten. In deze context is het vlottrekken van de woningmarkt ook van groot belang. Daarvoor is het nodig onorthodoxe maatregelen te nemen, nu we in zwaar weer terecht zijn gekomen wat betreft economie en bouwproductie. Maatregelen die nodig zijn om zowel de binnenstedelijke woningbouw als de schaa sprong van Almere tot een succes te maken. Dat is cruciaal voor de meest gespannen woningmarkten: Amsterdam, Utrecht en Leiden. Bert van Delden geeft hiervan in dit themanummer een eerste beeld. Ook Marnix Norder en Maarten van Poelgeest gaan in op de binnenstedelijke

1960

1990

2010



opgave. Het belang van de schaa sprong Almere komt terug in de bijdragen van Adri Duijvestein en enkele anderen. De verstedelijkingsopgaven voor de toekomst zijn groot en beginnen vandaag.

Natuurlijk behoren de klimaat – en wateropgaven ook tot die grote opgaven. Voor de lange termijn zijn waterbestendige en klimaatneutrale bouwvormen nodig, maar ook klimaatbestendige steden. En maatregelen om ervoor te zorgen dat de laaggelegen delen van de Randstad – en de daar gelegen steden – veilig blijven ondanks de stijging van de zeespiegel, de grotere afvoer via de rivieren en de neerslagpieken. Bij deze opgave past het opnemen van het Groene Hart in een grote Groenblauwe Delta als contramal van de stedelijke rand van de Randstad, inclusief aanpassingen van de landbouw. Het Groene Hart zal waterrijker moeten worden en meer recreatieve functies krijgen voor de steden. Melkveehouderij zal daar niet overal meer bij passen op termijn. Zowel Geert Teisman als Dirk Sijmons laten zien wat hierbij komt kijken.

Juist nu velen hun inzet richten op de financieel-economische problemen waarmee we nu worden geconfronteerd, is het van groot belang verder te kijken dan vandaag en keuzes te maken die (ook) passen bij onze lange termijnopgaven. Als we de kansen in onze steden niet verzilveren en daarnaast geen goed antwoord geven op de klimaatopgaven, de opgaven op het gebied van verstedelijking, landschap, bereikbaarheid, woningmarkt, arbeidsmarkt en de sociale opgaven, is op termijn de crisis nog vele malen groter dan de huidige. Daarbij is ook van belang een aanpak te kiezen die patstellingen doorbreekt, burgers betreft en verschillende partijen (waar onder overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties) tijdig bijeenbrengt. Niet alleen de programma-aanpak van Randstad Urgent, maar ook de Randstad 2040-allianties zijn eigentijdse manieren om dat te doen en daarmee tot een snellere, betere en meer gedragen uitvoering te komen. In de bijdrage van Henk Ovink, maar ook in het interview met Roel in 't Veld en Wim Deetman komt dit nadrukkelijk aan de orde.

Hans Venhuizen gaat in op de rol van burgers en laat in feite zien dat de uitgebreide participatie van burgers en andere experts bij het opstellen van de Structuurvisie Randstad 2040 vernieuwend en toonzettend is geweest. Het 'Participatieboek' dat recent verscheen in het kader van het gezamenlijke VenW/VROM- Programma Sneller en Beter, liet dat ook al zien.

#### RUIMTELIJKE PLANNING

Het antwoord op de enorme ruimtelijke opgaven voor de lange termijn ligt niet alleen in een eigentijdse aanpak, maar voor een belangrijk deel ook in een goede ruimtelijke planning en de daarbij horende ontwerpbeelden. Nederland heeft een lange traditie op dat gebied. Met visies, kaders (wet en regelgeving) en projecten geven we al vele jaren vorm aan ons land. De meeste Nederlandse steden zijn vanaf hun ontstaan planmatig ontwikkeld onder meer om te kunnen bestaan in de waterrijke situatie waarmee de meeste te maken hadden. De enorme groei van het aantal economische activiteiten, de welvaart en het aantal inwoners sinds 1945 maakte het – in combinatie met de aanvankelijke fysieke oorlogsschade – belangrijk de ruimte vraag van de verschillende functies goed te plannen. Het rijkswegennet, de groeikernen en de Vinx-locaties, maar ook het Groene Hart, de Veluwe, de Stelling van Amsterdam en het Naardermeer laten zien tot welke diversiteit dat heeft geleid. De Randstad kent nog tal van verschillen tussen stad en land, zeker in vergelijking met andere stedelijke gebieden in West-Europa. Met prachtige droogmakerijen en veenweidelandschappen, naast moderne steden en cultuurhistorische monumenten. Alleen een uitgekende planning heeft het mogelijk gemaakt dat de verstedelijking en de infrastructuur wel flink is toegenomen maar niet alle bijzondere waarden zijn overwoekerd. Het is van groot belang ook in de komende decennia te zorgen voor een adequate planning om de lange termijnopgaven te beantwoorden. Daarbij zal het rijk zich nog meer dan voorheen moeten focussen op de kansen en problemen van nationaal belang in een aantal 'sleutel-

# Nog meer rijksfocus kan helpen de grote, nationale opgaven voor de lange termijn krachtig te beantwoorden

gebieden'. Daar kan het rijk mogelijk ook actief via een enkel sleutelproject participeren en actief bijdragen aan de gebiedsontwikkeling. Dat past bij de Structuurvisie Randstad 2040 en de in het verlengde daarvan gestarte MIRT-verkenning naar sleutelprojecten. Met aandacht voor de voornaamste (inter)nationale verbindingen en daarnaast enkele randvoorwaarden en kwaliteitswaarborgen voor het hele land kan vervolgens ruimte worden geboden aan decentrale overheden in zowel de noordelijke als de zuidelijke Randstad – maar ook in Noord-, Oost- en Zuid-Nederland – om zelf invulling te geven aan de regionale opgaven in deze vijf delen van Nederland. Een dergelijke gefocuste ruimtelijke ordening zorgt voor behoud van nationale waarden op het gebied van natuur, landschap en water en voor versterking van de ruimtelijk-economische krachten (wonen, werken, verplaatsen, recreëren) met cruciale betekenis voor Nederland als geheel. In deze lijn is met de Structuurvisie Randstad 2040 een nieuw toekomstperspectief geschapen en beleidsmatig focus toegevoegd aan de eerdere Nota Ruimte. Met de AMvB Ruimte gebeurt dat in 'regelgevende' zin en in het MIRT geven we invulling aan de noodzakelijke focus wat betreft de uitvoering. Nog meer rijksfocus kan helpen de grote, nationale opgaven voor de lange termijn krachtig te beantwoorden en dat zo te doen dat ook over enkele decennia de Randstad – en Nederland – een aantrekkelijk, duurzaam ingericht en economisch krachtig gebied is waar mensen graag wonen, werken, recreëren en ondernemen. Daarop richten we niet alleen de rijksinzet en maken we deze krachtiger, maar bieden we ook ruimte (en verantwoordelijkheid) aan anderen om invulling te geven aan de lange termijn opgaven.

## DE RANDSTAD MOET DOOR

De kabinetskeuzes uit de Structuurvisie Randstad 2040 enthousiasmeren en spreken velen aan. Dat blijkt wel uit de vele bijdragen aan dit themanummer. Het tijdschrift laat zien welke opgaven nu worden opgepakt om de Randstad van de toekomst vorm te geven. De grote aantrekkingskracht van de structuurvisie en de daarin verwoorde

opgaven en keuzes komt ook tot uitdrukking in de grote respons op het congres van 11 februari 2010: 'Sterke steden, sterke Randstad: 2040 is nu!'. Rijk en regio, burgers en politici, markt en overheid: het is ons aller verantwoordelijkheid de lange termijnopgaven waar te maken en concreet in te vullen, ook nu we met financieel-economische problemen op korte termijn te kampen hebben. Het werken aan deze opgaven is in volle gang en dat komt ook in dit themanummer tot uitdrukking: De Randstad moet door!

## SUMMARY

Over one year ago, the Dutch government adopted the Randstad 2040 Structural Vision. It passed through parliament a few months ago, bringing the official side of proceedings to an end. 'In fact the work is just beginning,' reveals Bart Vink. 'Randstad 2040 is here and now. Central and regional government, citizens and politicians, the market and the public sector: we all share the responsibility for achieving and giving shape to these long-term goals.'





# Selectief en consistent!



René Smit, RU-ambassadeur Randstad 2040

Het project Randstad Urgent heeft stevige ambities geformuleerd: een gezamenlijke inzet van kabinet, provincies, gemeenten en stads-regio's om eenduidig de problemen in de Randstad aan te pakken. Samen een internationale, veilige en duurzame toplocatie creëren om te wonen en te werken. Daarmee ontstaat meer samenhang en visie rond gebiedsontwikkeling en een betere afstemming. Hierbij werd gesproken over *New Governance*: dus minder bureaucratie, afspraken nakomen en uitvoeren. Dit alles vergroot het vertrouwen in de overheid op alle niveaus (rijk, provincies en gemeenten).

De Randstad heeft een enorme potentie om een aantrekkelijk internationaal metropolitaan gebied te zijn. Het combineert veel functies en toch wordt de menselijke maat gerespecteerd. Dit kan echter alleen slagen als de overheid zich niet laat afleiden door de waan van de dag en zich betrouwbaar opstelt.

Kortom, het is goed dat de aanpak Randstad Urgent is opgezet, met een projectminister die resultaatverantwoordelijk is namens het hele kabinet.

Vanuit de optiek van de Randstad in 2040 is het de vraag of de inzet voldoende is om die internationale topregio dan ook te zijn. Die economisch sterk is en waar het aantrekkelijk is om te wonen, te werken en te leven. Er worden zeker al resultaten van grote betekenis geboekt. Zeer recent heeft het kabinet bijvoorbeeld een principebesluit genomen voor de Schaalsprong Almere, gecombineerd met een IJmeerlijn, mits de kosten- en batenverhouding daarvan substantieel verbetert.



Een mooi voorbeeld van een goed samenspel tussen rijk en regio. En bovenal: er zit druk op de ketel. 'Geen boterzachte streefdata, maar keiharde afspraken' om met de minister van Verkeer en Waterstaat te spreken.

De benadering van de problematiek van de Randstad gebeurt echter nog te veel vanuit een regionale en lokale optiek. Het gebied dient echter te concurreren met grote metropolitane regio's in de wereld, waar het mondiaal werkende bedrijfsleven en het internationale toptalent zich op oriënteren. Veel van de economische en maatschappelijke activiteit is daarvan afgeleid. De vraag moet derhalve zijn: wat bindt die globetrotters aan Nederland en hoe zorgen we ervoor dat de randvoorwaarden daarvoor ook op lange termijn worden vervuld. Ook van oorsprong Nederlandse bedrijven hadden dat bindende vermogen! Hoe dan precies een tramlijn door het Hollandse landschap moet worden geleid, is iets wat daaruit volgt.

De Randstad heeft een groot *internationaal* potentieel. De Nederlandse stedelijke regio's en steden zijn, ieder voor zich en als ze los van elkaar blijven opereren, te klein om internationaal voldoende kwaliteit en kennis te leveren. Internationaal sterk aan de Randstad zijn bijvoorbeeld de kwaliteit van de leefomgeving, de verknoping van functies op kleine schaal en het verstedelijkingspatroon met meerdere steden met groene tussenruimten. Er moet daarbij worden geïnvesteerd in de onderlinge bereikbaarheid van de verspreid liggende steden en in groenblauwe kwaliteit van de 'tussenruimte'. Maar ook om de verschillende kwaliteiten goed zichtbaar en 'leesbaar' voor buitenlanders te maken. De hsl-verbinding zal een enorm effect kunnen hebben op die samenhang en Rotterdam, in de ogen van de buitenlander, onderdeel van de Amsterdamse regio maken. Dat is goed!

Om dit te realiseren is het absoluut noodzakelijk dat er op diverse terreinen veel meer wordt samengewerkt. Dat expertise wordt uitgewisseld, dat de lokale en regionale belangen in een breder perspectief worden geplaatst. Door vanuit een overkoepelende visie te kijken, door de 'vernauwingen te verleggen' kunnen we een gebied creëren waar dynamiek, innovatie, duurzaamheid en mobiliteit hand in hand gaan.

Inmiddels zijn we in financieel zwaar weer beland, heroverwegingscommissies buigen zich over bezuinigingsvoorstellen op alle beleids-terreinen. De vraag dient zich aan wat slim is in deze tijden als het gaat om keuzes en uitvoering. Juist nu is het zaak te *kiezen* en selectief te zijn. Projecten moeten minder door geld en meer door belangen gestuurd zijn. Het rijk dient veel selectiever en gericht te interveniëren. Nu overheerst het overal een beetje in investeren en heeft de rijks-inbreng per saldo weinig richtinggevende en duurzame betekenis. Duurzaam betekent hier: betrouwbaar en consistent. En dat lukt de overheid alleen als zij zich sterk beperkt. Te veel beleid is modegevoelig, leidt onder heteronomie en is soms tegenstrijdig. Met zo'n overheid kunnen investeerders niets aanvangen. Private en semi-private



De Zuidas: een project met een breed, internationaal perspectief en toch met een menselijke maat. (Foto Robert Rizzo/HH)

partijen dienen, meer dan voorheen, in the lead te komen bij de ontwikkelingen en projecten. Daar zitten de ideeën en het geld. Het is daarom zaak hen zodanig te faciliteren dat zij de hoofddoelstellingen van Randstad 2040 realiseren.

Kansen moeten worden benut voor een integrale aanpak, gericht op de lange termijn. Een tijdige selectie van interventies die op het niveau van de Randstad een lange termijn betekenis hebben. Waarde toevoegen aan 'het collectieve', met slimme en gerichte interventies. Dat zorgt voor de grootste spin-off aan vervolginvesteringen, ook vanuit het bedrijfsleven. Een voorbeeld van zo'n sleutelinterventie is de realisatie van hoogwaardig, hoogfrequent openbaar vervoer tussen de knooppunten van de Randstad, samen met het per wet aanwijzen van een groene hoofdstructuur (vlg. Midden-Delfland). Verder moet *waardecreatie* de insteek zijn voor de Randstad Sleutelprojecten. Daartoe moeten we de urgentie van de plannen duidelijk maken aan alle betrokken partijen. Deze benadering is vernieuwend, zeker ook ten opzichte van de wijze waarop de eerste en tweede generatie Sleutelprojecten zijn geselecteerd.

Lange termijnambities levend houden dient ook te gebeuren door het aangaan van nieuwe samenwerkingsvormen. Belangengemeenschappen die bereid zijn te investeren. Een slimme investeringsstrategie vergroot de kans van slagen. Wanneer het rijk de condities schept en versterkt in de collectieve ruimte (openbare ruimte in steden, groenblauwe ruimte buiten de steden, wegen en openbaar vervoer) kunnen markt en maatschappij voor de invulling zorgen van de individuele, private ruimte.



Artist impression van het nieuwe VU-kwartier. (Bron: Henning Larsen Architects)

Om een aantrekkelijk internationaal metropolitaan gebied te zijn is het verstandig de kennisinfrastructuur nadrukkelijk een rol te geven. De Randstad kent een zestal uitstekende universiteiten (vergelijkbaar met een gebied als Boston) die een belangrijke motor voor innovatie en kennisdisseminatie kunnen zijn. Ruimtelijk kan deze beter worden benut. Denk daarbij aan het initiatief van Rotterdam, Delft en de beide universiteiten. Ook de Zuidas is zo'n gebied. Een prachtige uitdaging waar investeerders, bedrijven, projectontwikkelaars, het rijk, de gemeente, de Vrije Universiteit, het VUmc en de UvA de handen ineen slaan. Een gebied waar onderwijs, onderzoek, business en leisure een dynamisch geheel vormen. De ligging tien minuten van Schiphol maakt het extra aantrekkelijk en geeft het een internationale allure. Er is mijns inziens geen gebied in Nederland dat zo veel mogelijkheden bezit. Ook al combineert het veel functies, het wordt kleinschalig opgezet, zodat de menselijke maat wordt gerespecteerd. Een project met een breed, internationaal perspectief.

Alles overziend hebben Randstad Sleutelprojecten een dergelijk perspectief nodig, een noemer waaronder men ze kan scharen. Samenhang in visie, waardecreatie, *new governance*, maar ook nieuwe vormen van samenwerking vanuit een internationaal perspectief moeten daarbij de leidraad zijn. Duidelijke keuzes voor de toekomst dienen enthousiast en helder worden neergezet, waarbij de doelen

helder en meetbaar geformuleerd moeten worden voor de lange termijn. Nog steeds is het moeilijk ergens wat van te vinden en dat ook daadwerkelijk te gaan doen. Ook al zijn er enige verbeteringen, toch moet je constateren dat het Randstadbeleid, inclusief de Sleutelprojecten, nog weinig effectief zijn gebleken. De opzet is vaak te kleinschalig, aan mode onderhevig en er is op verschillende niveaus te weinig leiderschap getoond. We zijn een land waar gedoe, de waan van de dag en drukte de agenda bepalen. Om geloofwaardig en effectief te kunnen zijn, ook op de lange termijn, dient de overheid zich betrouwbaar op te stellen. Selectief en consistent!

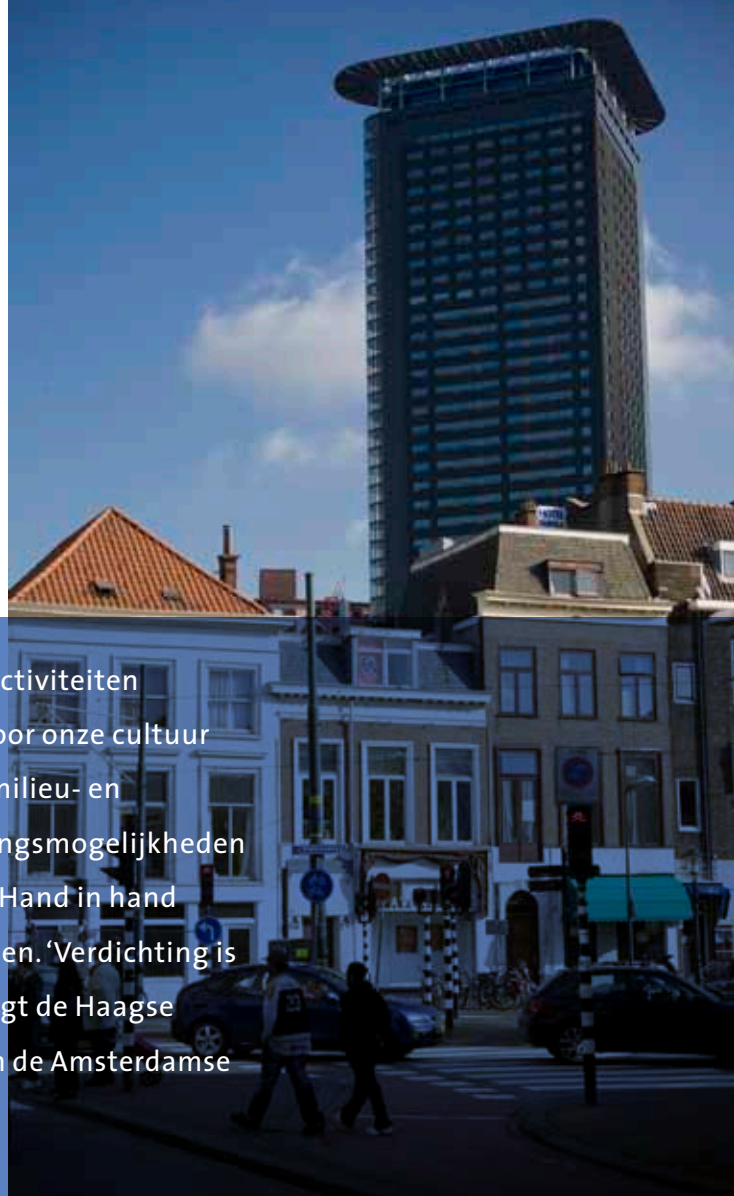
#### SUMMARY

The Randstad has tremendous potential to become a metropolitan area with top-class, international allure. It is a place bustling with the full range of human endeavor, yet it maintains respect for the human scale, according to René Smit. This situation will only remain workable if the government refuses to blow with every wind. The government must be a dependable factor.



# Bouwen in de stad

Steden hebben de toekomst. Tal van nieuwe initiatieven en activiteiten ontstaan in de stad. Voor economie, sociale samenhang en voor onze cultuur is de stad bepalend. Dat geldt zelfs voor het halen van onze milieu- en duurzaamheidsambities. Het is dan ook cruciaal de bebouwingsmogelijkheden in de stad te benutten, onder meer door te gaan verdichten. Hand in hand daarmee kunnen waardevolle landschappen worden behouden. 'Verdichting is geen doel op zich, de stad moet erdoor verbeterd worden,' zegt de Haagse wethouder Marnix Norder. Een gesprek hierover met Norder en de Amsterdamse wethouder Maarten van Poelgeest.



Voorbeeld van verdichting in Den Haag: de 130 meter hoge wolkenkrabber bij station Hollands Spoor. (ANP Photo/Phil Nijhuis)

De structuurvisie Randstad 2040 zet hoog in op sterke steden met een metropolitaine sfeer: plekken met hoge stedelijke dichtheden, functiemenging en aantrekkelijke, drukbezochte openbare ruimten. Er is vooral een economische reden voor het streven om in Nederland een metropool te maken. Het zijn steeds meer de stedelijke agglomeraten die (internationaal) met elkaar wedijveren, economisch, sociaal en cultureel. Meer bouwen in bestaand stedelijk gebied kan bijdragen aan de aantrekkelijkheid en kracht van onze steden. Maar daarbij moeten wel de karakteristieken van de Hollandse steden, zoals de beperkte omvang van iedere stad (dus de relatief korte afstand naar het buitengebied) en mooie, veelal historisch gegroeide plekken en stadsbeelden in tact kunnen blijven.

De verdichting van de steden zal vooral op gemeentelijk niveau waargemaakt moeten worden. In Amsterdam en Den Haag met hun historische kwaliteiten liggen de locaties niet voor het oprapen. In dit soort steden is er bij de zittende bevolking nogal wat weerstand tegen bijbouwen. Toch hebben de stadsbesturen van deze twee grote

steden in structuurvisies laten zien ook fors te willen bijdragen aan verdichting. De vraag is op welke locaties er nog ruimte is; veel plekken zijn immers al ingevuld in voorgaande perioden. Waarom willen de steden zo nodig verdichten, wat wordt de betreffende stad er zelf beter van? Waarom niet bouwen in de veel gemakkelijkere locaties in suburbane en landelijke gemeenten?

De Haagse wethouder Marnix Norder voor Bouwen & Wonen en Maarten van Poelgeest, wethouder Ruimtelijke Ordening van Amsterdam, willen het stedelijk gebied intensiever benutten uit bezorgdheid over de bevolkingsafname in stedelijk gebied tijdens de vorige eeuw. Bij Van Poelgeest is dat het gevolg van de voortdurende toename in ruimtegebruik per inwoner. 'Woningen van bijvoorbeeld 60 m<sup>2</sup> werden vroeger door hele families bewoond; nu woont veelal een éénpersoonshuishouden in diezelfde woning. In de straat staat nu per huishouden doorgaans minstens één auto. Dit proces is voor Amsterdam aangetoond in een kwantitatief-ruimtelijk onderzoek door TU-Delft<sup>1</sup>). De steden zijn daardoor de afgelopen eeuw uitgedijd →



Marnix Norder. (Foto: Gemeente Den Haag)

en hierdoor komen er, zonder bijbouwen, steeds minder inwoners in hetzelfde stedelijk gebied te wonen.'

Net als de andere grote steden is de bevolkingsomvang van Den Haag in de periode in de periode van groeikernenbeleid (1960 tot 1980, denk aan Zoetermeer) sterk afgenomen. Dat betekent concreet: minder mensen op straat, minder draagvlak voor de voorzieningen, dus winkels en cafés met minder klanten, groen in de wijken en sportvelden voor steeds minder spelende kinderen. Dat leidt ertoe dat winkels moeten sluiten, scholen worden opgeheven en sportverenigingen zieltoegend worden. Terwijl in een stad of metropool het sociale en culturele leven juist moet bloeien. Om dit proces een halt toe te roepen zal er op hetzelfde grondoppervlak meer woon- en werkruimte gebouwd moeten worden. Ook signaleren de beide wethouders nu veel vraag naar wonen in de stad. De steden zijn aantrekkelijker geworden, mede door het concentratie- en verdichtingsbeleid van de afgelopen decennia. De bevolkingsafname is rond de eeuwwisseling omgekeerd in een toename. Daarbij is de vlucht uit de stad door de hogere inkomens grotendeels gestopt. Steden zijn weer geliefde woonplekken geworden. Dat is te zien aan de huizenprijzen, die in de stad de afgelopen decennia sterker zijn toegenomen dan het landelijk gemiddelde. En voor de toekomst wordt er steeds meer vraag naar wonen in de stad verwacht. Uit onderzoek van ABF Research<sup>2</sup> blijkt dat de vraag naar hoogstedelijke woonmilieus inmiddels net zo groot is als die naar groene, ruime woonmilieus.

#### AMBITIEUS KWANTITATIEF PROGRAMMA

In de concept Structuurvisie 2040 voor de stad Amsterdam is de verdichting vertaald in een ambitie om 70.000 woningen binnen haar stadsgrenzen toe te voegen. Momenteel heeft de hoofdstad circa 350.000 woningen, dus het gaat om een groei met 20%.

## Voor Den Haag is het niet gemakkelijk om te groeien, de stad ligt ingeklemd tussen zee, duingebieden en rijkswegen

Dit maakt het mogelijk dat het aantal inwoners van Amsterdam de komende jaren zal groeien, van bijna 770.000 nu naar zo'n 850.000 in 2040. Volgens Van Poelgeest gaat dit niet ten koste van de woningbouwvoornemens van Almere, noch van andere buurgemeenten.

'De Noordvleugel als geheel zal naar verwachting de komende decennia nog flink doorgroeien. Hier is de grootste economische groei van Nederland gaande en bovendien willen veel mensen graag in of in de buurt van Amsterdam wonen. De druk is groot. De helft van de huidige bewoners in Leidsche Rijn, de locatie bij Utrecht, is afkomstig uit of georiënteerd op Amsterdam. De groene scheggen van Amsterdam moeten groen blijven. Het is de typische kwaliteit van deze stad, dat het landschap diep de stad indringt. Het is passen en meten in deze regio. En als we geen plannen maken komt de groei op verder weg gelegen en gespreide locaties terecht, met alle problemen van files en milieuaantasting van dien. Dat zou het rijk erg veel geld gaan kosten, want voor alles wat we niet in de stad bouwen, maar gespreid, moeten er extra rijkswegen worden aangelegd.'

Den Haag heeft sinds 2005 de structuurvisie 'Wereldstad aan zee', en sedert mei 2009 een Agenda voor Stedelijke Verdichting, ter vervanging van de Hoogbouwnota uit 2001. De stad zal in 2020 zal zijn gegroeid tot ruim 500.000 inwoners. Daarvoor zijn 30.000 woningen extra nodig, een groei van 12% in een periode van zo'n 15 jaar. Tegelijkertijd moet Den Haag meer arbeidsplaatsen creëren en haar groene structuur behouden en verbeteren. Deze doelen moeten door middel van verdichting in bestaand stedelijk gebied worden bereikt. Norder: 'Verdichting en investeren in de stad is een impuls voor de sociale, culturele en economische structuur van de stad. Buiten de steden is er nu genoeg Vinex gebouwd. Deze ontwikkeling is verantwoordelijk voor de verkeerstoename. Bovendien is het rond Den Haag nu echt vol. De huidige verdichtingsopgave is overigens



Maarten van Poelgeest. (Foto: Jean-Pierre Jans)

niet veel groter dan de 2.500 woningen per jaar, die Den Haag eerder steeds realiseerde. Wij willen met deze investeringen tevens een kwaliteitsslag voor de stad maken. Het zal maatwerk betekenen. De binnenstedelijke opgave bestaat uit vele locaties met kleinere aantallen; niet, zoals in de Vinexlocaties, drie maal 10.000 woningen. Beperkte bouwlocaties in hoge dichtheden op strategische plekken. Dat brengt een hele andere aanpak met zich mee. In de stad heb je natuurlijk veel meer met bestaande belangen te maken. En het bouwen in hoge dichtheid is bovendien duurder: alleen al de noodzakelijke parkeergarage onder het maaiveld betekent een ophoging van 50.000 euro per parkeerplaats. Als we twee lagen de diepte in moeten is dat ook nog weer twee keer zo duur. De eerdere woningbouw in de stad hebben we uit de revenuen van de Vinexlocaties kunnen betalen, maar dat houdt nu op. Ik hoop dus dat het rijk wel bereid is om de stad te helpen.'

#### VERDICHTINGSLOCATIES

Van Poelgeest: 'Voor Amsterdam gaat het vooral om herstructurering in de randen, bijvoorbeeld door een zone richting Zaandam te ontwikkelen, die vanuit het Westelijk Havengebied aan de zuidkant van het Noordzeekanaal en via de Coentunnel, spoor en pont wordt verbonden met ontwikkelingen aan de noordkant van het kanaal. Deze ontwikkeling ligt in het verlengde van de huidige intensiverende bouwactiviteiten in de Westelijke Tuinsteden, in de strook tussen spoor en A10-west. We willen graag overal gemengde functies, maar dat brengt vele juridische en financiële problemen met zich mee. De winkelplint stelt andere eisen en kent een heel ander beheer dan de woningen erboven. Afstand scheppen tussen verschillende functies is gemakkelijker: honderden meters ruimte vrijhouden langs snelwegen, zoals ook de wet voorschrijft. Maar dat levert allemaal

## De Noordvleugel als geheel zal naar verwachting de komende decennia nog flink doorgroeien

geen intensieve stad op.' Op de Noordoever van het IJ zijn inmiddels reeds grote nieuwbouwontwikkelingen gaande, waarop de geplande zones worden aangesloten. Langs het IJ aan de Zuidkant is in de afgelopen periode veel bijgebouwd in zowel in westelijke als in oostelijke richting: de Oostelijke Eilanden, de Handelskade en IJburg, dat nog een tweede fase tegemoet gaat met nieuwe eilanden. Het is verbazingwekkend hoe hier op de smalle strook achter het spoor langs het IJ nog zo'n groot stedelijk gebied tot stand kon komen. Van Poelgeest is hier dan ook trots op: 'Het binnenstadsgebied is daardoor groter en veelzijdiger, maar niet minder druk geworden. Dat gaat nog verder wanneer het station, de nieuwe overbouwde weg en het busstation allemaal gereed zullen zijn. Men zegt wel dat er met de herstructurering van de havens veel arbeidsplaatsen zijn verdwenen, maar op de eilanden is er nu meer werkgelegenheid dan voorheen. Veel mensen werken er in horeca, kantoren, winkels, voorzieningen en ontwerp-bureaus aan huis. Een creatieve stad moet daar dan ook ruimte of flexibiliteit voor inplannen, anders krijg je nieuwe, maar dooie woonwijken.' Ook de omgeving van de Zuidas is een lijn, die verder zal kunnen worden geïntensiveerd. Van Schiphol via de Olympische knoop naar Buitenveldert-Noord en de kantorenstrook van de Bijlmer. 'Laten we beginnen om een meer samenhangend gebied van die bedrijfsterreinen bij de Arena en het AMC te maken. Er zijn nu niet eens trottoirs.' Voor bouwen in hoge dichtheid, zoals Amsterdam dat in de toekomst van plan is, vindt Van Poelgeest het Westerdokseiland nabij het station een goed voorbeeld. Dat heeft een dichtheid van 150 woningen per hectare. In de plint is ook nog eens de nodige kantoor-, winkel- en bedrijfsruimte. Van Poelgeest wil overigens zeker niet overal verdichten: 'De historische binnenstad en de vooroorlogse gordel zijn al compact en moeten vooral in tact blijven. In de Westelijke Tuinsteden kunnen wat mij betreft slechte woningen en complexen →



Het Amsterdamse Westerdokseiland heeft een dichtheid van 150 woningen per hectare. (Foto: Thomas Schlijper)

worden vervangen; nabij de ring in een stedelijker setting dan oorspronkelijk. Maar er moeten wel een paar karakteristieke naoorlogse ensembles behouden blijven, volledig met series stroken, zichtlijnen en groengebieden, zoals door Van Eesteren c.s. ontworpen.'

#### 14 KANSENZONES

In Den Haag zijn er vanuit de Structuurvisie 2020 een reeks van 'kansenzones' bepaald: o.a. de kustzone, de internationale strook, tramlijn 11, Binckhorst en de Vlietzone. Hierin ligt een reeks van gespreide locaties, er zijn mogelijkheden langs water en groenranden, stedelijke hoofdwegen en in verouderde haven- en industrieterreinen. Norder: 'Voor Den Haag is het niet gemakkelijk om te groeien, de stad ligt ingeklemd tussen zee, duingebieden en rijkswegen. Er zijn ook stadsgedeelten, die nu compact en goed in verhouding zijn, daar moet je niet aankomen. Verdichting is geen doel op zich, de stad moet erdoor verbeterd worden.' Er worden niet van het begin af aan gedetailleerde plannen gemaakt, maar vanwege de belangen van zittende bewoners en eigenaren is er een open proces van planvorming.

Per gebied worden er eerst uitgangspunten opgesteld, onder andere over verhoging van de bouwhoogte langs de grotere wegen. Voor een gebied als de Binckhorst is bijvoorbeeld de volgende omschrijving opgesteld: 'een hoogstedelijk gemengd leef- en werkmilieu van internationale allure, dat nieuw is voor Den Haag. In Binckhorst-Noord worden geen hoogtebeperkingen opgelegd. Het gebied zal een hoogteaccent vormen tussen Nieuw Centrum, waar torens staan van 70 en 100 m hoogte en het Rijswijkse Plein en de Laakhavens, dat clusters van 70 m en incidenteel een toren van 100 m heeft.' Ondertussen wordt er bij herstructurering van de naoorlogse wijken in Den Haag Zuidwest ongeveer 85% van het aantal woningen teruggebouwd, dat betekent een woningverlies. Norder: 'Maar dit zijn grotere woningen voor grotere huishoudens. Daardoor verandert er qua bevolking veel: meer gezinnen en dus meer mensen en draagvlak voor voorzieningen. Als effect van verdichting of vernieuwing zien we dat het culturele en verenigingsleven in de stad en in de wijken weer is opgebloeid.'

*Evelien Brandes, stedenbouwkundige TU Delft*

**Noten**

1 Toegenomen stedelijk ruimtebeslag in West Nederland 1900–2000. Steden zijn uitgegroeid van eilanden in landelijk gebied tot een aaneengegroeid stadsgebied, waarin zich groene eilanden bevinden.

Voor een deel is groei van de woningvoorraad nodig om bevolkingsgroei op te vangen (van 5 miljoen in 1900 tot 16 miljoen in 2000). Echter de belangrijkste reden voor groei van de voorraad is het faciliteren van het toenemend ruimtegebruik per inwoner.

Uit onderzoek van TU-Delft door professor Rudy Uytenga in samenwerking met Meta Berghauer Pont is naar voren gekomen dat in Amsterdam de footprint per inwoner in de 20<sup>e</sup> eeuw jaarlijks met bijna 2% toegenomen. Of anders gezegd, elke nieuwe generatie in Amsterdam leeft in een twee keer zo dunne stad in vergelijking met hun ouders. De woonruimte is in de afgelopen eeuw van gemiddeld 20 m<sup>2</sup> tot 80 m<sup>2</sup> per inwoner toegenomen.

Voor onderzoek in Amsterdam in het kader van de Structuurvisie zijn zeven gebieden onderzocht om daarmee een eerste scan te maken van de capaciteit in Amsterdam. Het bebouwen van alle parkranden bijvoorbeeld levert een toename van 60.000 woningen op. Permanente bewoning in combinatie van verdichten van de volkstuinen zou theoretisch zo'n 10.000 woningen kunnen opleveren en de transformatie van de naoorlogse woningvoorraad zou 50.000 woningen kunnen opleveren. Echter, velen gebieden zijn al aangepakt en de werkelijke toename zal dan ook veel minder zijn. Om 70.000 woningen toe te voegen kunnen ook werkgebieden getransformeerd worden. Met behoud van de huidige hoeveelheid bedrijven (in m<sup>2</sup>) zou 1/3 van alle werkgebieden op de schop moeten. Natuurlijk zal een combinatie van deze strategieën nodig zijn om de ambitie waar te maken. Daartoe is het nodig simultaan de kwaliteiten op lokaal niveau (leefmilieu, gebouwtype) en het programma op stadsniveau (70.000 woningen erbij) in het oog te houden en gedurende het proces te blijven monitoren.

**BOUWMOGELIJKHEDEN BENUTTEN IN DE STAD**

De ruimtevraag in de Randstad blijft ook in de periode 2020-2040 onverminderd hoog, tot 2040 zijn op grond van een middenscenario plusminus 500.000 nieuwe woningen nodig. Het accommoderen van deze ruimtevraag is naast een kwantiteitsopgave vooral ook een kwaliteitsopgave. De eisen die burgers en bedrijven aan hun leef- en werkomgeving stellen, nemen namelijk sterk toe. De steden en stedelijke regio's spelen een belangrijke rol bij de invulling van deze kwantiteits- en kwaliteitsopgave. Daarbij hoort ook een betere benutting van het stedelijk gebied. Om het open landschap te ontzien én om de steden te versterken, zet het kabinet in op een betere benutting van de ruimte in de steden. Dit wil het kabinet doen door transformatie, herstructurering en verdichting.



**SUMMARY**

Cities with high population density is the future picture for the Randstad conurbation. The densification of cities such as Amsterdam and The Hague needs to be achieved at a municipal level. 'Densification is not a goal in itself, the city needs to actually benefit from the development,' says Alderman Marnix Norder of The Hague. This is easier said than done in the historical cities of Amsterdam and The Hague where locations are at a premium.



*Screaming Media  
en  
Nederland Later  
presenteren:*



# De stad van de toekomst!

*De stad van de toekomst, wat speelt daar allemaal?*

*Hoe zien onze steden er in de toekomst uit en wie wonen er eigenlijk?*

*Welke consequenties hebben de beslissingen die we vandaag nemen op de stad van de toekomst?*



In opdracht van het ministerie van VROM zijn 12 gefilmde hoofdstukken ontwikkeld die aansluiten bij de Structuurvisie Randstad 2040. Deze worden op 11 februari gepresenteerd tijdens het congres 'Sterke steden, sterke Randstad', waarna de filmpjes online te bezichtigen zijn op het themakanaal [www.nederlandlater.tv](http://www.nederlandlater.tv).

Elk hoofdstuk belicht de stad vanuit een ander thema en in ieder thema komt een al dan niet lokale deskundige aan het woord. De hoofdstukken geven elk stof tot nadenken, een perspectief aan een situatie die dichtbij staat en ze inspireren. Daarnaast geven spraakmakende personen als Francine Houben, Rudy Stroink, Henk Ovink en Zef Hemel hun visie op de stad van de toekomst.



# ‘Uitvoeringsallianties zijn een innovatieavontuur’

Een vondst. Zo typeren Roel in 't Veld en Wim Deetman de introductie van de uitvoeringsallianties in de Structuurvisie Randstad 2040.

Om het succes van de allianties vast te houden is consistentie nodig.

En juist dat is in een politieke omgeving, waar de blik op maximaal vier jaar in de toekomst gericht is, uitermate lastig.

Beiden spelen ze een belangrijke rol bij de Randstad 2040 Uitvoeringsallianties. Staatsraad Deetman trekt de kar als voorzitter van de alliantie ‘Den Haag, stad van recht, vrede en veiligheid’, die nog eind 2009 haar eindrapport heeft gepresenteerd. Hoogleraar bestuurskunde In 't Veld is degene die deze nieuwe vorm van samenwerking in opdracht van het ministerie van VROM heeft geanalyseerd.

In totaal zijn er zeven uitvoeringsallianties ingesteld. Behalve de Haagse alliantie zijn er uitvoeringsallianties voor centrum – en knooppuntontwikkeling, stedelijke transformatie en verdichting, de zeehavens van Rotterdam en Amsterdam, economische

structuurversterking van Rotterdam en Den Haag, klimaatbestendige steden, en groenblauwe topkwaliteit nabij de stad (voorheen gevat onder de noemer ‘metropolitane parken’).

De uitvoeringsallianties brengen overheden, organisaties en ondernemingen bij elkaar aan tafel. Volgens Deetman gebeurt dat ‘vanuit de behoefte te vermijden dat men met de blik op de korte termijn gericht allerlei keuzes maakt – die overigens financieel omvangrijk kunnen zijn – waarvan we over een aantal jaren moeten stellen dat het de verkeerde keuzes zijn geweest. De focus moet veel meer op de lange termijn zijn gericht. Dus waar wordt gesproken over Den Haag als

stad van recht, vrede en veiligheid, hebben wij, de verantwoordelijke alliantie, de opgave gekregen om het concreter te maken en te verkennen wat kansrijk en perspectiefvol is. Met overigens als belangrijk aandachtspunt dat de visioenen voor de lange termijn dat wat we vandaag al willen en kunnen doen niet mogen frustreren.’

Die verkenning is niet alleen een taak van de overheid. ‘Het is van eminent belang om daar ook de samenleving actief bij te betrekken: het bedrijfsleven, onderzoeks – en onderwijsinstellingen, maatschappelijke organisaties. Betrek ze erbij en committeer ze er ook aan. Dat is lastig, zeker. Maar tegelijkertijd enorm



belangrijk. Het moet geen proces zijn dat iedere dag door de overheid van nieuwe energie moet worden voorzien. Het moeten bruisen, bij alle partijen aan tafel.'

In Den Haag is dat zeker gelukt, concludeert Deetman. 'Er was enthousiaste betrokkenheid tot het eind aan toe.'

#### WERKBAAR MODEL

Het geeft aan dat de uitvoeringsalliantie een werkbaar model is om datgene te realiseren wat er in de Structuurvisie Randstad 2040 aan doelstellingen is geformuleerd, aldus In 't Veld. 'De visie is weliswaar op nationaal niveau neergelegd, maar vervolgens is datzelfde nationale niveau ook zo verstandig geweest om te erkennen dat de vertaling ervan in de praktijk slechts zeer ten dele een rijksverantwoordelijkheid is. De steden, bedrijven, inwoners en een heleboel andere organisaties bepalen wat er echt in de Randstad gebeurt. Het rijk kan nog zoveel wensen hebben, de levendigheid van het lokale niveau is nodig om het uiteindelijk tot een succes te maken. Dus was de stelling: laten we nu proberen ruimte te maken en partijen in de samenleving in staat stellen om van binnen uit naar buiten toe te manifesteren wat voor interessante initiatieven genomen kunnen en moeten worden om aan de centrale motto's en doelstellingen in de structuurvisie uitvoering te geven.'

Den Haag is in dat licht gezien een interessante casus. 'Want het gaat hier om iets teers, dat in potentie grote betekenis heeft voor de lokale en nationale economie. Het gaat tegelijkertijd over een ontwikkeling die een hele lange aanlooptijd heeft. De uitvoeringsalliantie moet zonder dwang van het rijk aan die ontwikkeling gestalte geven en voorzien van een hecht fundament. De rijksrol is er een van ruimte maken en faciliteren, zodat de alliantie ook op lange termijn succes kan boeken.'

Deetman: 'En daarmee zijn we op een cruciaal punt aanbeland. Want deze alliantie heeft nu haar rapportage opgeleverd, en dus moet het kabinet beslissen hoe men verder wil. Men moet de vervolgroute aangeven. Er moet commitment ontstaan vanuit het rijk. Dat is



Wim Deetman: 'Het kabinet moet beslissen hoe men verder wil. Men moet de vervolgroute aangeven. Er moet commitment ontstaan vanuit het rijk. Dat is heel belangrijk'. (Foto Jaco Klamer/HH)

heel belangrijk. Op vele terreinen. Helderheid van overheidswege, weloverwogen positie innemen: we gaan op de lange termijn dat en dat realiseren, en daar en daar gaan we ons voor inspannen. Wanneer dat commitment ook materieel op een bepaalde manier blijkt, en dat hoeft echt niet altijd in de vorm van een zak met geld te zijn, dan maakt dat bij partijen in de samenleving fantastische krachten los.'

#### BEZUINIGINGEN

De huidige economische crisis en de noodzaak tot bezuiniging die daaruit volgt, doen volgens Deetman niets af aan de noodzaak een vaste koers te blijven volgen. 'We weten dat er de komende jaren 35 miljard euro per jaar moet worden bezuinigd. Daardoor zal de neiging ontstaan op vele terreinen, ook in mijn alliantie, om dat tot topprioriteit nummer een te verklaren voor de komende tien jaar. Ik ben de laatste om te zeggen dat dat niet moet, integendeel. Maar het zou extreem slecht zijn als je daardoor een heleboel andere dingen dus niet meer zou doen. Laten we wel wezen: 2040 is pas over dertig jaar. Als ik terugkijk op de afgelopen dertig jaar, dan hebben we al twee keer eerder een crisis meegemaakt. En desondanks hebben we een geweldige groei van economie en welvaart beleefd. Dat leert ons dat wie bereid is de blik

op de lange termijn te richten, dingen tot stand kan brengen die niet of veel trager tot stand zouden zijn gebracht als de reactie kortademiger zou zijn geweest. Dat is de les voor ons allen. Toon in ieder geval de bereidheid keuzes te maken, doe het misschien nu wel wat rustiger aan, maar bepaal de koers en maak duidelijk welke kant het opgaat.' In 't Veld: 'Daarbij is het van minstens even groot belang de noodzaak tot bezuiniging niet zodanig te effectueren dat daardoor ook alle innovatie stopt. Tijdens de bezuinigingen in de jaren tachtig van de vorige eeuw is geprobeerd om iets meer te bezuinigen dan nodig was, om te gelijktijd ruimte voor vernieuwing te behouden. Dat verdient navolging in de komende bezuinigingsronde.'

Dat kan ook moeilijk anders, denkt hij. 'Het rijk heeft gezegd: in de Randstad sterven we af op een lange termijn ontwikkeling. En het vehikel om dat te bereiken zijn de uitvoeringsallianties. Daaruit volgt dat het rijk niet over drie jaar kan zeggen: 'Uitvoeringsallianties Randstad? Daar heb ik niets mee. We gaan gewoon weer door met de uitvoering van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport, alsof er niets is gebeurd.' Ik zeg het met enige spijt in mijn stem, maar historische analyses laten zien dat dat gevaar niet denkbeeldig is.'

# Het is heel belangrijk dat de regering vasthoudt aan wat zij zelf heeft opgeschreven



Roel in 't Veld: 'Het is heel belangrijk dat de regering vasthoudt aan wat zij zelf heeft opgeschreven. Want het was nogal moedig om te zeggen dat wat sterker is moet sterker worden'. (Foto Guus Dubbelman/HH)

## BLIK OP DE TOEKOMST

Een belemmerende factor is dat de uitvoeringsallianties zich buigen over de verwezenlijking van doelstellingen die pas in 2040 gehaald moeten worden. Deetman: 'Zeker, er zijn mensen die denken: wie dan leeft, wie dan zorgt. Tegen degenen die zo redeneren sta ik machteloos. Ik vind het in ieder geval een verkeerde benadering. De vraag moet niet zijn of je het zelf allemaal nog wel gaat meemaken of er profijt van gaat hebben. Je hoort als samenleving ook ter wille van degenen die na jou komen de blik wat verder in de toekomst te richten. Dat maakt het ook meteen een stuk uitdagender. Daar hoort overigens wel een maar bij. Je moet het zo

concreet mogelijk maken, maar omdat het over de periode tot 2040 gaat, moet je tegelijkertijd ook flexibiliteit in het systeem inbouwen. Je moet er rekening mee houden dat er een punt kan zijn waarop je met elkaar tot de conclusie komt dat we ernaast hebben gezeten. En die flexibiliteit, en dan zit ik op een zeer essentieel punt, moet je elkaar gunnen en geven. Dat is wat anders dan een afrekencultuur. Je moet ruimte creëren en respecteren dat er in dat kader dingen worden uitprobeerde, die ook kunnen mislukken. Dat is dan niet anders.'

In 't Veld: 'We hoeven ook niet over alles waar we voor 2040 op mikken nu al te beslissen. Er zijn in feite twee soorten lange termijn

beslissingen. De eerste is de beslissing waarbij de periode tussen impuls en effect erg lang is, die met andere woorden een lange lead-time hebben. Als we het eens worden over de ontwikkeltijd van bepaalde dingen, zoals een wetenschappelijk centrum, dan zeggen we met elkaar: we moeten in jaar x een besluit nemen, want anders redden we het niet. De tweede lange termijn beslissing is er een waarbij een voortdurende reeks van interventies nodig is om tot het gewenste effect te komen. Je moet telkens iets doen, en als je dat nalaat gaat er iets stuk. De uitvoeringsallianties zijn een innovatieavontuur, waarin beide varianten aan de orde zijn. Niet iedere alliantie zal slagen en een succes blijken te zijn. Het kan zijn dat de samenwerking niet van de grond komt, of dat het een verkeerd idee blijkt te zijn. Het is dus niet een kwestie van: we lopen het rechte pad af en kijken niet meer om. We zullen heel regelmatig moeten evalueren en waar nodig bijstellen. En niet alles hoeft ook te slagen. Er zijn nu zeven allianties. Daar komen de komende jaren nog 20 tot 25 bij. Als daarvan 60 tot 70 procent van zou slagen zou dat heel mooi zijn.'

## DELTAWET

Deetman vervolgt: 'De discussie moet ook niet gaan over de vraag wanneer maar wat er gerealiseerd gaat worden. Het tijdstip doet er niet zo toe. Ook al omdat je niet weet wat een goed idee losmaakt aan krachten in de samenleving. Het rijk kan in zijn reactie op het werk van de uitvoeringsallianties in ieder geval niet volstaan met een verwijzing naar de financiële meerjarenraming van x plus 4, en zeggen: 'Wij regeren niet over ons graf heen.' Nou vind ik die regels op zichzelf niet idioot. Maar je wordt wel de gevangene van die regels als je daar al te dogmatisch aan

# Niet iedere alliantie zal slagen en een succes blijken te zijn

vasthoudt. De Deltawerken kunnen als voorbeeld dienen. De Deltawet is van grote betekenis geweest. Technisch en financieel waren er nogal wat problemen, maar de regering voelde niet de vrijheid meer om te zeggen: we doen het niet. Zo behoud je dus aan de ene kant voldoende flexibiliteit om te kunnen blijven nadenken, maar tegelijkertijd weet je welke kant je opgaat.'

Toch helpt het niet om ook voor de uitvoering van Randstad 2040 een wet op te stellen, aldus In 't Veld. 'De ervaring leert dat een wet niet zelden precies het omgekeerde effect bewerkstelligt van wat je als wetgever wilde bereiken. Maar dat neemt niet weg dat de eigen dynamiek van de rijksagenda een gevaar met zich meebrengt. Als latere ministers het idee hebben dat zij hiermee niet kunnen scoren, en omdat het pas in 2040 speelt, besluiten de komende zes jaar niets te

doen, dan is het wel allemaal kapot gemaakt. De krimp van dit moment is een excuustruus om te zeggen: er is nu even iets anders aan de orde, vrienden. Randstad 2040 is nu even niet meer belangrijk. Maar dat zou uiterst schadelijk zijn.'

Temeer omdat je daarmee het momentum kwijt raakt. Deetman: 'Wij hebben ons rapport opgeleverd. Het is nu aan het kabinet en de verantwoordelijke ministers om daar ook iets van vinden, en vooral ook om iets te zeggen over het vervolgtraject. Dat kan een voortzetting van de alliantie zijn, maar het kan ook wat anders zijn. De enige condities zijn dat er tempo wordt gemaakt, want anders verlies je interesse in de samenleving, en dat er in de activiteiten continuïteit ontstaat. Een dip resulteert in een herstart en dat kost heel veel tijd, energie en geld. Als de motor al wil aanslaan. Het is daarom heel essentieel dat

er toch ook structureel wat geld voor wordt gereserveerd. Als het kabinet gaat bepalen hoe hiermee verder moet worden gegaan, zal ik in dat kader opmerken dat er niet aan ontkomen kan worden een soort basisfinanciering te creëren.'

In 't Veld: 'Het is heel belangrijk dat de regering vasthoudt aan wat zij zelf heeft opgeschreven. Want het was nogal moedig om te zeggen dat wat sterker is moet sterker worden. Dat betekent namelijk dat het rijk er dus ook voor kiest om ook een aantal dingen niet tot ontwikkeling te laten komen. Als een latere regering allerlei ontwikkelingen gaat subsidiëren omdat zij vanuit economisch oogpunt zo zielig zijn – zoals we in het verleden wel vaker hebben meegemaakt – dan betekent dat dat die regering met de mond het een zegt en met de portemonnee het ander doet. En komt er uiteindelijk geen bal van terecht.'

*Eric Harms, freelance journalist*

## SUMMARY

Inspired! That's how Roel in 't Veld and Wim Deetman describe the introduction of implementation alliances in the Randstad 2040 Strategic Vision, the development strategy for the Netherlands' Western metropolitan area. But much more work needs to be done before it can be regarded as a success. For that, we need consistency. And in a political environment where the horizon is never more than four years away, consistency is an extremely difficult thing to achieve.



## RANDSTAD 2040 UITVOERINGSALLIANTIES

Het doel van de Uitvoeringsallianties is om voor een aantal onderwerpen concreet invulling en uitwerking te geven aan de kabinetskeuzen in de Structuurvisie Randstad 2040. Daarmee brengen de allianties de doelen van het kabinet voor de lange termijn dichterbij. In de uitvoeringsallianties werken belanghebbende partijen (overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties) samen met één of meer ministeries. Dit is een vrijwillige vorm van samenwerking, waarbij de inhoudelijke focus nauw gerelateerd moet zijn aan de kabinetskeuzes uit de Structuurvisie Randstad 2040. De uitvoeringsallianties benoemen een alliantieleider, sturen in belangrijke mate zichzelf aan en functioneren op basis van de inzet van de betrokkenen. Die energie is nodig voor een succesvolle alliantie. De Uitvoeringsallianties maken ook in 2010 onderdeel uit van het Programma Randstad Urgent. De meeste allianties zullen eind 2009/begin 2010 een product opleveren en medio 2010 zal een beeld van de resultaten van de actieprogramma's worden gegeven. Uitgangspunt is dat alle allianties vanaf begin 2010 onderdeel worden van het werkpakket van een onderdeel van betrokken ministeries, decentrale overheden of andere betrokkenen.

# Randstad als machine voor emancipatie en sociale stijging

Terwijl in sommige delen van Nederland bevolkingskrimp optreedt, zal het aantal inwoners in de Randstad juist stijgen. In toenemende mate zal de Randstad verkleuren. Alleen al deze demografische gegevens nopen tot een doordenking van het integratievraagstuk in de Randstad als risico en kans. Slaagt de integratie, dan kan de Randstad doorgroeien naar een structurele topositie waar eigen inspanningen en talenten de overhand hebben.



Sadik Harchaoui, directeur FORUM Instituut voor multiculturele vraagstukken

De Randstad is in zeer hoge mate een stedelijke samenleving: 'een krans van steden aan de rand van een groen middengebied', zoals het zo mooi – naar de waarneming van de oprichter van de KLM Albert Plesman – in de Structuurvisie Randstad 2040 heet. Deze structuurvisie gaat nauwelijks in op het arbeidspotentieel dat beschikbaar zal zijn in 2040 en de sociale randvoorwaarden voor een bloeiende en concurrerende Randstad. Een aanvulling op deze visie vanuit het perspectief van integratie en sociale stabiliteit is echter wel nodig. Het gaat niet alleen om bestuurlijke indelingen of om ruimtelijk-economische aspecten. Demografische aspecten zullen de internationale concurrentiepositie aanzienlijk inkleuren. Bevolkingsgroei is in de vergelijking met andere stedelijke regio's

in Europa immers steeds de meest robuuste maatstaf.<sup>1</sup> Tussen 2000 en 2009 groeide de bevolking in Nederland met 622.000 mensen. Tweederde van deze groei betreft personen van niet-westerse herkomst, waarvan Nederland er nu dus 1,8 miljoen telt.<sup>2</sup> Tweederde van deze groep behoort tot de klassieke vier grote groepen:

- Turkse Nederlanders (378.000)
- Marokkaanse Nederlanders (342.000)
- Surinaamse Nederlanders (338.000)
- Antilliaanse Nederlanders (134.000)

Ook uit landen als Irak (50.000) en China (50.000) gaat het om betekenisvolle aantallen. Het aantal personen uit Midden en Oost-Europa schommelt weliswaar, maar is ook aanzienlijk (126.000 in 2009). Gelet op de blijvende groei in aantallen westerse en niet-westerse migranten in de komende 40 jaar – de prognose nu is een instroom van 127.000 personen op jaarbasis – zal Nederland nog meer dan nu gekenmerkt worden als een migratie- en migrantensamenleving. In 2050 wonen in ons land 5 miljoen migranten, van wie 3 miljoen niet-westers, naast een kleine 13 miljoen autochtonen.<sup>3</sup>

Voor de Randstad belangrijke gegevens. Terwijl er in sommige delen van Nederland bevolkingskrimp optreedt, zal het aantal

inwoners in de Randstad juist stijgen. In toenemende mate zal de Randstad verkleuren. Nu al is de helft van de jongeren in de G4 van niet-westerse origine. In de vier grote steden is een op de drie inwoners dat. De gemiddelde leeftijd onder de niet-westerse bevolking ligt met 28,9 aanzienlijk lager dan onder de autochtone bevolking (40,6).

Alleen al deze demografische gegevens nopen tot een doordenking van het integratievraagstuk in de Randstad als risico en kans. Mislukt de integratie in termen van onderwijsrendement, arbeidsparticipatie en ondernemerschap, dan zal de economische concurrentiepositie verslechteren. Slaagt de integratie, dan kan de Randstad doorgroeien naar een structurele topositie. Integratie in de Randstad zal dus verbonden moeten worden met kenmerken die typerend zijn voor deze metropool, zoals een dynamische economie, een innovatieve arbeidsmarkt en een meritocratische mentaliteit waar eigen inspanningen en talenten de overhand hebben: de (Rand)stad als machine voor emancipatie en sociale stijging. En dit weer tegen de achtergrond van een krimpende beroepsbevolking vanaf 2020.<sup>4</sup>

Dat de aanwezigheid van migranten voor de Randstad al met al waarschijnlijk positief zal uitpakken, heeft voornamelijk te maken met



Nu al is de helft van de jongeren in de vier grote steden van niet-westerse origine.  
(Foto: Rob Niemantsverdriet)

het feit dat de tweede generatie de overhand krijgt. Nog maar de helft van de klassieke vier groepen behoort tot de eerste generatie, waarmee de aanvankelijk slechte sociaal-economische uitgangspositie van de (groot)ouders minder gewicht krijgt voor de toekomst van de (klein)kinderen. Hoewel het integratievraagstuk in Nederland vaak vanuit een etnisch-cultureel perspectief wordt benaderd, is het voor de vier grote steden en de Randstad als geheel een sociaal-economisch vraagstuk. Het gaat erom de economische, sociale en culturele potenties van vooral de tweede generatie en hun kinderen te bevorderen om een zo hoog mogelijk onderwijsniveau te realiseren. We kunnen een parallel trekken met de integratie, emancipatie en sociale stijging van de ‘binnenlandse’ migranten eind 19de/begin 20ste eeuw, met onder andere Zeeuwen en Brabanders die naar de zuidelijke Randstad trokken. Hun integratie en emancipatie zijn gedurende enkele decennia bewust bevorderd door de aanleg van nieuwe wijken rond de (grote) steden en door de kennisbevordering van hun kinderen door middel van basisscholen in de wijken en ambachtsscholen. De grote opgave zal het versterken van de groei van de middenklasse onder de kinderen van migranten zijn. Naar verwachting zal een flink deel van hen tot de middenklasse

behoren. Het algemeen maatschappelijke beeld van de ‘niet-westerse allochtoon’ zal dan aan een drastische herziening toe zijn. Niet meer de arme migrant, zoon van een boer uit Anatolië of het Rifgebergte, worstelend met aanpassing aan een nieuwe taal en aan Europese zeden en gewoonten, een overlevingsstrijd in een troosteloze volkswijk voerend, zal dan het beeld bepalen. Maar een zelfbewuste, selfmade tweede-generatie Nederlander/se met een goed huis ergens in de Randstad die zijn/haar talen spreekt en zich net zo gemakkelijk beweegt in Nederlandse suburbs als in de kosmopolitische zones van Turkije en Marokko en van Spanje en Italië.

#### ALLOCHTONE MIDDENKLASSE

De emancipatie- of roltrapfunctie van de (grote) steden uit zich vooral in de groei van een middenklasse die bereid is in de steden te blijven wonen en die niet, vanwege allerlei factoren zoals het slechte imago van de stad en het gebrek aan goede huisvesting en culturele en sportieve voorzieningen, wegtrekt naar kleinere steden buiten de Randstad. Nu groeit in de Randstad ontegenzeggelijk de allochtone middenklasse.<sup>5</sup> Zij is in steeds meer economische sectoren actief, als werknemer en als zelfstandige ondernemer. De traditionele winkel of groothandel van de

eerste generatie migranten is allang niet meer gezichtsbepalend. Zowel in de grote steden als in de nieuwe stedelijke agglomeraties vestigen zich zelfbewuste allochtone burgers die grote waarde hechten aan de kwaliteit van het huis en de leefomgeving.<sup>6</sup> Tegelijkertijd is hun sociaal-economische positie conjunctuurgevoelig. Een aanzienlijk deel van hen kan weer sociaal dalen, zeker nu door de huidige crisis de economische groei in Nederland stagneert en zelfs terugvalt. Na de crisis kunnen hun sociaal-economische kansen weer gunstiger worden gelet op de structureel krimpende beroepsbevolking, maar dan wel onder de voorwaarden dat zij de concurrentie met nieuwe kennismigranten aankunnen en dat de Nederlandse samenleving zich ontspannen toont ten aanzien van het vraagstuk van immigratie en integratie.

De belangrijkste verklarende factor voor de groei van de middenklasse van migranten is zonder twijfel hun hogere opleidingsniveau, inclusief de beheersing van de Nederlandse taal en het Engels of een andere buitenlandse taal. Contacten met autochtone burgers en moderne opvattingen pakken ook positief uit voor de kans op een middenklasse-positie. Veelal gaat een goede opleiding gepaard met het aanleren van ‘soft skills’ voor contact en ontmoeting met men-



In de grote steden en de nieuwe stedelijke agglomeraties vestigen zich zelfbewuste allochtone burgers die grote waarde hechten aan de kwaliteit van het huis en de leefomgeving. Op de foto hoogopgeleide multiculturele vrouwen en mannen op DiversityWorks, de carrièrebeurs ter bevordering van diversiteit op de arbeidsmarkt. (Foto: Gerard Til/HH)

sen met andere opvattingen, overtuigingen en leefstijlen, een broodnodige competentie in een grootstedelijke omgeving. Deze groei zal zonder twijfel doorzetten. Zo is in twaalf jaar het aandeel van niet-westerse allochtone studenten in het hoger onderwijs meer dan verdubbeld: van 6 procent in 1995 tot bijna 14 procent in het studiejaar 2007/8.

Sommige faculteiten en studierichtingen van universiteiten en hbo's kennen percentages van rond de 30 procent. Anno 2010 is het aandeel van Turkse en Marokkaanse hoogopgeleide Nederlanders nog bescheiden, 9 procent tegenover 30 procent van de bevolking als geheel, maar vergeleken met hun ouders stijgt hun opleidingsniveau zeer snel: 'in de leeftijdscategorie 25-35 jaar is minder dan een op de drie Turken en Marokkanen zeer laag opgeleid, terwijl dat bij de 55-65-jarigen Turken en Marokkanen 85% is'.<sup>7</sup>

#### STAD EN MIDDENKLASSE

In vele studies over de opmars van de allochtone middenklasse wordt hun relatie met de (groot)stedelijke omgeving onderzocht. Zullen deze middenklassers 'een zwarte vlucht' naar de buitensteden, nieuwe groeikernen en Vinex-locaties ondernemen? Worden zij de nieuwe, positieve rolmodellen

voor lagere inkomensgroepen van hun eigen etnische kring in de achterstandswijken? Welke mechanismen kunnen stadsbestuurders in werking stellen om de binding van deze middengroepen te versterken zodat hun vertrek uit de stad afgeremd of afgestoppt kan worden? In deze studies schuilt veelal de hypothese dat de (grote) stad een langdurige 'natuurlijke' biotoop voor middenklassers zou moeten zijn.

De suburbanisatie, de trek naar nieuwe stedelijke groeikernen, zal onder alle middeninkomens hardnekkig zijn. Almere is en blijft de komende 15 tot 20 jaar een aantrekkelijk alternatief, vooral voor Surinaamse Nederlanders. Rond de vier grote steden zullen zones ontstaan met hoge percentages niet-westerse migrantenmiddenklassers. Flevoland wordt de provincie met het hoogste percentage niet-westerse migranten, Zuid-Holland zakt naar de tweede plaats. Ook bij Arnhem, Tilburg en Groningen komt er een sterke overloop naar de randgemeenten op gang.<sup>8</sup> In de steden Utrecht en Amsterdam, die een hoogopgeleide bevolking hebben in vergelijking met Rotterdam en Den Haag en bovendien relatief duur zijn, is de groei van het aantal niet-westerse allochtonen in de jaren 2000 afgevlakt.

Niet-westerse allochtonen lijken verdrongen te worden door hoogopgeleide autochtonen en westerse migranten. Er lijkt dus een tweedeling te ontstaan. Enerzijds is er een toename van concentratiewijken, waar zich niet-westerse allochtonen met een lage sociaal-economische status vestigen. Anderzijds worden laagopgeleide niet-westerse allochtonen verdrongen door hoogopgeleiden.

De allochtone en autochtone middenklasse, een mobiele bevolkingsgroep,<sup>9</sup> zou mijns inziens door stadsbeleid verleid moeten worden om juist wel langdurig in specifieke grote steden te blijven wonen, willen deze kunnen uitgroeien tot vitale, toekomstbestendige leefgebieden voor diverse groepen. Een plek voor de groeiende (allochtone) middenklasse is onontbeerlijk voor de emancipatiefunctie van de stad.

#### ONDERWIJS: TOEGANGSPOORT TOT WELVAART

Onderwijs is de hoofdpoot voor toegang tot de arbeidsmarkt, tot welvaart en tot een succesvolle integratie, zeker voor de tweede en derde generatie: 'Uit allerlei analyses blijkt steeds weer opnieuw de centrale rol van onderwijs in de sociale en culturele integratie van minderheden. Hoe beter migranten

zijn opgeleid, des te meer contacten zij met autochtonen onderhouden en des te minder traditionele opvattingen zij koesteren. Het belang van het Nederlandse onderwijs-systeem als motor voor integratie kan dan ook niet vaak genoeg benadrukt worden'.<sup>10</sup> Het onderwijssysteem is echter nog steeds gericht op een etnisch-cultureel uniforme leerlingenpopulatie met aan de randen wat aanpassingen en aanvullingen voor andere etnische instromers. Daar er in de komende decennia sprake is van blijvende immigratie (en volgmigratie), zou het onderwijs veel meer op een etnisch-cultureel diverse leerlingenpopulatie ingesteld moeten worden. Ten tweede zou in een moderne kennis-economie het onderwijs ook veel structureler gericht moeten zijn op onderwijsbehoeften voor alle leeftijdslagen van de bevolking. De situatie is wel paradoxaal. Nog steeds is onderwijsachterstandbeleid bitter nodig. Zo wordt de taalachterstand weliswaar minder, maar deze is nog veel te groot. De schooluitval is nog steeds onverteerbaar hoog en te weinig leerlingen met een niet-westerse achtergrond halen hun startkwalificatie. Met de generatiewisseling is er echter ook versnelling. Steeg het havo plus-advies voor autochtone achterstandsleerlingen van 19 naar 21%, onder Turks Nederlandse kinderen steeg het van 11 tot 19% en onder Marokkaans Nederlandse kinderen zelfs van 13 naar 23%. Het lijkt erop dat onder de achterstandsleerlingen van niet-westerse herkomst meer leerwinst te behalen valt.<sup>11</sup> Mede daardoor dient er in de Randstad een einde gemaakt te worden aan de lage leerverwachtingen van docenten van deze groep leerlingen en moet de onder advisering een halt toe worden geroepen. De Randstad zou gediend zijn als gestopt wordt met de veel te vroege selectie in het onderwijs en als gestapeld onderwijs de ruimte te krijgt. Dat levert meer rendement op voor kinderen van migranten en uiteindelijk dus ook voor de Randstad.

#### TOLERANTIE EN CULTURELE DIVERSITEIT

Een reeks van sturingsmechanismen moet dan ingezet worden op meerdere terreinen om processen van sociaal-culturele segregatie en economisch-ruimtelijke tweedeling tegen

te gaan. Allereerst vereist dat echter ook een omslag in het denken, een mentaliteitsverandering: Nederland kan voor zijn economische groei en bloei niet zonder (zittende en nieuwe) migranten. Nederland heeft niet zozeer een probleem met integratie van allochtonen als wel met opgroeiende kinderen en jongeren van arme burgers. Hen niet optimaal inschakelen en betrekken bij de economie en bij het stadsleven is verspilling van menselijk kapitaal die vele kosten (o.a. uitkeringen) met zich meebrengt.

Waar het aantal migranten de komende decennia blijft groeien, heeft een stad perspectief als er een open en tolerant klimaat heerst en culturele diversiteit gestimuleerd wordt. Intolerantie blijkt een belangrijke reden om Rotterdam te ontvluchten, blijkt uit onderzoek.<sup>12</sup> Tolerantie en culturele pluriformiteit is dus niet alleen positief voor migranten, maar ook voor autochtonen, zeker hoger opgeleiden die veelal in een pluriforme, culturele omgeving willen wonen. Culturele diversiteit is overigens zelf al een economische factor van belang omdat het creativiteit stimuleert. 'Cultureel diverse groepen presteerden significant beter dan homogene groepen'.<sup>13</sup> Bovendien is de omvang van het integratieprobleem te overzien en is de maatschappelijke en politieke uitdaging om dat op een fatsoenlijke en ordentelijke manier te doen zeer wel te managen. Het gaat niet om een niet te stoppen, eindeloze instroom van ontelbare nieuwe groepen migranten. Eerder gaat het de komende twintig jaar om een daling van het aantal migranten in de vier grote steden.

Al decennia vinden Nederlanders dat er teveel mensen van een andere nationaliteit in Nederland wonen. Met name de opvattingen over moslims zijn negatief. Gelet op de verschuivende economische balans in de wereld en het feit dat juist in islamitische landen nog een grote afzetmarkt voor Nederlandse producten ligt, vormen die opvattingen wel degelijk een risico. Als Nederland het imago krijgt een moslimvijandig land te zijn, zal dat vroeg of laat in de preferenties van studenten voor studie

en van kennismigranten voor werk in Nederland negatieve gevolgen hebben, evenals in preferenties van buitenlandse ondernemers voor investeringen vanuit Nederland of vestigingen in Nederland. Een doorzettende vergrijzing gaat dan gepaard met economische en sociale stagnatie. Tolerantie en openheid behoren dus ook voor de Structuurvisie belangrijke elementen te zijn.

#### Noten

- 1 TNO (2009): De Top 20 van Europese stedelijke regio's 1995-2007; Randstad Holland in internationaal perspectief.
- 2 CBS (2009): Bevolkingstrends, 2de en 3de kwartaal 2009.
- 3 CBS (2009), ibid.
- 4 W. Derks, P. Hovens en L. Klinkers (2006): Structurele bevolkingsdaling; een urgente nieuwe invalshoek voor beleidsmakers. Den Haag.
- 5 Een eenduidige definitie van middenklasse bestaat niet. In dit artikel is gekozen om beroepsniveau (minimaal middelbaar) en inkomsten (mediaan) als uitgangspunt te nemen.
- 6 Zie onder andere VROM (2007), Kiezen voor de stad; kwalitatief onderzoek naar de vestigingsmotieven van de allochtone middenklasse. Den Haag: VROM.
- 7 SCP (2009): De sociale staat van Nederland. Den Haag: SCP, p. 152.
- 8 RPB/CBS (2006), Regionale bevolkings- en allochtonenprognose 2005-2025. RPB/CBS: Den Haag, p. 62 e.v.
- 9 In 2002 verlieten zelfs meer Surinaamse Nederlanders Rotterdam dan autochtone Nederlanders. Zie: EUR (2008), Burgerschapsbriefing 1; Allochtone middenklasse. Rotterdam: Erasmus Universiteit.
- 10 SCP (2004), In het zicht van de toekomst; Sociaal en Cultureel Rapport. Den Haag: SCP, p. 156.
- 11 SCP (2009), Jaarrapport Integratie. Den Haag: SCP, p. 103.
- 12 Zie Trouw, 17 juni 2009: Allochtone middenklasse ontvlucht de stad.
- 13 Van der Zee, K., en Van Oudenhoven, J.P., (2006), Culturele diversiteit op het werk; achtergronden en interventies. Assen: Van Gorcum, p. 77.

#### SUMMARY

While some regions of the Netherlands are experiencing a decline in population, the Randstad conurbation is seeing a steady increase in its number of residents. This will change the landscape of the Randstad quite considerably, says Sadik Harchaoui. 'This demographic data alone forces us to consider both the risks and opportunities posed by the issue of integration in the Randstad. If integration is successful, the Randstad could develop into a dominant commercial player on the world stage.'

# City upgrading, not city demolition

Overregulering is vaak het resultaat van een historische verzameling van regels die indertijd nuttig waren, maar nu eigenlijk achterhaald zijn. Het staat innovatieve stedelijke groei in de weg, doordat afbraak bepleit wordt, terwijl je juist op behoud en verbetering moet richten.

Alfredo Brillembourg en Hubert Klumpner, Urban-Think Tank'

Wie zich met architectonische kwesties wil richten tot lezers die niet bekend zijn met de informele stad, moet voor een informele benadering kiezen. Daarom gebruiken wij Caracas en andere steden om te laten zien hoe het is om in een dergelijke informele omgeving te ontwerpen. De stad is op zijn best in een structuur die zich tussen orde en chaos bevindt. De informele stad maakt gebruik van de regelmatigheden die bestaan dankzij de ontworpen stedelijke structuur, en profiteert tegelijkertijd van de onregelmatigheden. Het aantal mogelijke ontwikkelingen is eindeloos, en is ons inziens net zo toepasbaar in de megasteden in 'het zuiden' als in bijvoorbeeld de uitdijende Randstad in Nederland. Een politieke visie kan bijdragen tot een geëngageerde stadsontwikkeling, waarin zowel bottom-up- als top-down-initiatieven worden ontplooid.

**ONZE BELANGSTELLING VOOR 'INFORMELE STEDENBOUWKUNDE' IS GEBASEERD OP DE VOLGENDE DRIE PUNTEN:**

- Sociaal: steden gaan gebukt onder problemen, met name armoede en een gebrek aan hulp van de professionele instanties.
- Theoretisch: het 'informele' kan als laboratorium dienen voor het bestuderen van aanpassingsvermogen en innovatie.
- Rol van ontwerp: informaliteit is een voorwaarde voor complexe, non-lineaire systemen waarin de patronen op onvoorspelbare wijze verschuiven en elkaar overlappen of doorkruisen.



In Nederland, de Verenigde Staten en andere westerse landen is duidelijk te zien dat goedbedoelde socialewoningbouwprojecten worden afgebroken, en worden vervangen door commerciële woningbouw. Het gevolg zijn ontheemde bewoners en een nog groter tekort aan gesubsidieerde woningen. De steden in het Westen zouden bepaalde gebieden tot Special Urban Innovation Zones (SUIZ) moeten uitroepen. Tijdens ons onderzoek aan de Columbia University in New York hebben we ontdekt dat overregulering vaak het resultaat is van een historische verzameling van regels die indertijd nuttig waren, maar nu eigenlijk achterhaald zijn, en innovatieve stedelijke groei in de weg staan. In Nederland zouden de regels en voorschriften kritisch moeten worden bekeken, om te bepalen welke nu werkelijk nog noodzakelijk zijn. Bovendien zou er een gebied moeten worden geselecteerd dat niet wordt gehinderd door overregulering, zodat daar kan worden geëxperimenteerd met nieuwe ontwikkelingen. Vanwege de specifieke fysieke en sociaal-economische omstandigheden is de Utrechtse wijk Hoograven daar ons inziens bij uitstek geschikt voor. Urban Think Tank is van mening dat men zich hier niet





Met het Sustainable Living Urban Model Laboratory (SLUM-Lab) wordt een nieuwe methode bepleit, die leidt tot een ondersteunende architectuur die meer invloed geeft aan de mensen die in groeiende steden een marginaal bestaan leiden, en die duurzame ontwikkeling in arme gebieden bevordert. (Illustratie: Paraisópolis in São Paulo)

moet richten op afbraak, maar juist op het upgraden van de stad. Behoud en verbetering zijn daarbij sleutelwoorden. De Marokkaanse immigranten en andere gemeenschappen in Hoograven moeten als hulpbronnen worden beschouwd.

Vandaag de dag leven meer dan een miljard mensen in de periferie van de grote wereldsteden, zowel in economisch, sociaal als politiek opzicht. Oplossingen die gericht zijn op een grootschalige, snelle verandering, zoals het neerhalen van sloppenwijken, het verplaatsen van hele bevolkingsgroepen en kapitaalinjecties voor grote publieke werken, hebben veelal gefaald, omdat een complex systeem als een stad niet te veel verandering tegelijk kan verwerken. Bovendien ligt de uitdaging van verandering niet zozeer in de beschikbaarheid van financiële middelen of technische mogelijkheden, maar meer in filosofische en culturele verandering, een verandering in levensstijl en verwachtingspatroon.

Met het door ons ontwikkelde instrumentarium het Sustainable Living Urban Model Laboratory (SLUM-Lab) bepleiten we een nieuwe methode, die leidt tot een ondersteunende architectuur die meer invloed geeft aan de mensen die in groeiende steden een marginaal bestaan leiden, en die duurzame ontwikkeling in arme gebieden bevordert. Dit instrument weerspiegelt de ontwikkeling die onze Urban Think Tank (U-TT) de afgelopen jaren heeft doorgemaakt. Kijk bijvoorbeeld naar de ervaring die is opgedaan met de SLUM Lab-studio aan de Graduate School of Architecture van de Columbia

University, onze betrokkenheid bij Utrecht Manifest en Hoograven Invites You, en onze samenwerking met woningbouwcorporaties en woningbureaus in Utrecht en Almere.

Met deze werkwijze willen wij de focus binnen de hedendaagse architectuur en het architectuuronderwijs verschuiven van vorm naar doel, en zo de samenhang tussen een ontwerp en zijn maatschappelijke invloed vergroten. Het gaat bij architectuur dan niet meer zozeer om de puur 'artistieke' functie, maar om het creëren van gebouwen met behulp van efficiëntere, lokaal geproduceerde industriële, samengestelde materialen. Wat wij voor ons zien is een levensvatbare, kant-en-klare stedelijke architectuur die van levensbelang is voor de eeuwig veranderende stad, en zich richt op alle inwoners en culturen die dringend oplossingen nodig hebben. Het is, simpel gezegd, een activistische architectuur die het in zich heeft om de belangrijkste motor te worden achter positieve stedelijke verandering.

De eerste stap bij het onderzoeken en inzetten van dit potentieel is om heel veel vragen te stellen, persoonlijk en ter plekke. Het informele komt niet via de traditionele kanalen aan informatie of kennis: satellietbeelden zijn te ver weg, en het is niet mogelijk om betrouwbare onderzoeken uit te voeren, omdat arme stedelijke gebieden voortdurend veranderen en in beweging zijn. Persoonlijke ervaringen en onderzoek uit de eerste hand, zoals de activiteiten die we met onze studenten ondernemen, vormen de beste manier om de volgende generatie architecten een wezenlijk inzicht te geven in de 21<sup>e</sup> eeuwse →

## PROBLEEM

**1 Transport en infrastructuur**

Een onderscheidend kenmerk van informele stedelijke gebieden is het gebrek aan infrastructuur. Daardoor kunnen de bewoners geen gebruikmaken van de stedelijke vervoerssystemen en hebben ze dus ook geen toegang tot basisvoorzieningen als werkgelegenheid, onderwijs en cultuur. Bovendien maakt het gebrek aan infrastructuur het moeilijk om het informele gebied met de rest van de stad te verbinden.

**2 Water**

In sloppenwijken is drinkwater een luxeartikel. Als er al waterleidingen zijn, wordt de watervoorziening regelmatig onderbroken. De armen moeten voor water de hoogste prijs betalen. Rioolstelsels leveren problemen op voor wat betreft helling en diameter en ze zijn lastig te installeren in de bestaande, volgebouwde omgeving.

**3 Dichtheid en verticaliteit**

In de favela's is er (sportvelden uitgezonderd) een groot gebrek aan veilige, goed verlichte en onderhouden openbare ruimte. Dat komt doordat ze eeuwig groeien, de afwezigheid van echte straten en te hoge dichtheid. Zo zijn er in Caracas gebieden met een dichtheid van 760 mensen per hectare, terwijl Manhattan een dichtheid van 550 kent.

## OPLOSSING

- Een gedecentraliseerde infrastructuur, gebaseerd op de bestaande rijkdom aan hulpbronnen en alternatieve leveringsmodellen is vaak geschikter dan de traditionele gecentraliseerde systemen. Zoals het Transmillenium bussysteem in Bogotá, of de stadskabelbanen in Medellín en Caracas
- Nieuwe wegen kunnen structuur geven aan nieuwe gemeenschappen. Hoewel de bouw van infrastructuur vaak gepaard gaat met de sloop van bestaande gebouwen, kan een zorgvuldige planning tot nieuwe, kleine gemeenschappen leiden, die rond de nieuwe infrastructuur zijn georganiseerd.
- Netwerken uitbreiden. Bestaande buslijnen voorzien slechts in een verbinding tussen de stad en de informele stad, waardoor deze laatste alleen maar verder versplinterd raakt. Met een nieuwe buslijn, die aansluit op het openbaar vervoer in de stad, kan een netwerk van verbindingen binnen de sloppenwijk zelf worden gecreëerd.
- Een stadskabelbaan kan punten die topografisch gezien ver van elkaar verwijderd liggen met elkaar verbinden, of zelfs een watervlakte overspannen, en zo de mobiliteit aanzienlijk verbeteren. U-TT's Metrocable in Caracas verbindt drie heuvels met elkaar, en is niet alleen aangesloten op de bestaande metrolijn in het dal, maar hij verbindt ook delen van de barrio onderling met elkaar, waardoor de voorheen moeilijk toegankelijke, hoger gelegen delen van de volkswijk meer in trek zijn.

- Het opvangen van regenwater zou een goedkope en eenvoudige oplossing kunnen zijn voor waterproblemen. Met speciale, kleine opvangbakken kan water worden opgevangen en opgeslagen als grijs water voor huishoudelijk gebruik in het droge seizoen.
- Het is beter om water in gewone opslagtanken te bewaren dan het weg te laten vloeien in topografische bassins. Wij stellen voor om een aantal daken aan te sluiten op een waterreservoir, omringd door poreus plaveisel. Het plaveisel beperkt de afstroom, terwijl de stedelijke bronnen grijs water verzamelen, filteren en distribueren, waardoor de kosten voor huishoudwater worden gereduceerd.
- Composttoiletten zijn een haalbaar alternatief voor de bouw van rioolstelsels, want er zijn geen afvoerpijpen en waterzuiveringsinstallaties voor nodig, en afvalverwerking vindt lokaal plaats.

- Als we goed en onbevooroordeeld naar bestaande praktijken kijken, blijkt de hele stad nieuwe ruimtelijke mogelijkheden te bieden. Om deze 'gevonden' ruimte een bestemming te kunnen geven en actief te kunnen maken hebben we een nieuwe impuls nodig: verbindingen, voorzieningen of herstel van wegdekken.
- Daken en andere verticale oppervlakken worden niet ten volle benut. Op lokaal niveau leent de bebouwing van de sloppenwijken zich nu al voor groene daken, maar bij het opknappen van de wijken en de bouw van nieuwe woningen ontstaan er kansen voor grootschalige tuinen en stedelijke landbouw. Het wordt zelfs mogelijk om bovenop de nieuwe bebouwing een onafgebroken strook van beplanting, fiets- en wandelpaden aan te leggen.
- Openbare parken kunnen op de plaats komen van voormalige risicogebieden, zodat daar in de toekomst geen huizen meer kunnen worden gebouwd. Het park voorziet in de broodnodige openbare ruimte, verstevigt de grond en absorbeert afstromend water. Bovendien zorgt de aanwezigheid van het park ervoor dat de favela zich niet verder kan uitbreiden richting onstabiele grond.
- Bij gebrek aan mogelijkheden om de barrio horizontaal uit te breiden, heeft U-TT het Gimnasio Vertical ontworpen: een sportcomplex van meerdere verdiepingen, met een hardloopparkcours, volleybalveld, basketbalveld, zaalvoetbalveld, een krachthonk en een vechtsport-, turn- en dansstudio, volledig rolstoeltoegankelijk. Het resultaat is een compact maatschappelijk centrum, dat een grote aantrekkingskracht uitoefent, en de gemeenschap, sport en cultuur nader tot elkaar brengt.



#### 4 Inzicht in de morfologie

De grote dichtheid van veel binnensteden volgt een topografisch bepaalde logica, die aanzienlijk afwijkt van de van bovenaf gestuurde stadsplanning in de negentiende en twintigste eeuw. Nieuwe stedelijke morfologieën vereisen een totaal ander begrip van de onderliggende logica.

- a Grote geologische 'risicogebieden' zijn op satellietbeelden niet te zien. Omdat favelas worden gebouwd in gebieden waar ontwikkeling officieel niet mogelijk is – gebieden met steile hellingen en een zwakke bodemgesteldheid – liggen rampzalige en onvoorspelbare gebeurtenissen altijd op de loer. Met behulp van andere technologieën en onderzoek ter plekke moet worden vastgesteld wat risicogebieden zijn, zodat wordt voorkomen dat ze worden bebouwd.
- b Informele morfologieën zijn complex, maar consistent. De vorm van gebouwen en huizenblokken ontstaat van onderaf: huizen worden stap voor stap opgebouwd uit rechthoekige eenheden. De morfologie van de sloppenwijken is veelal het resultaat van talloze kleine, individuele beslissingen. Van enige planning is doorgaans geen sprake.
- c Bestaande huizen worden met elkaar verbonden, en nieuwe tegen elkaar aan gebouwd, waardoor de openbare ruimte en het stratennetwerk kleiner worden. We hebben in sloppenwijken gated communities en privéstraten aangetroffen, een stedelijke typologie die je zowel bij een formele als een informele ontwikkeling tegenkomt. Deze privéwijken hebben overal in Zuid-Amerika geleid tot de afwezigheid van overheidstoezicht, een gebrek aan officiële bouwplannen, autonomie van de individuele units, en particuliere initiatieven die machtiger zijn dan publieke inmenging.
- d De cellulaire structuur van de informele stad is 'van nature' ontstaan en in de loop der tijd alleen maar toegevoegd. Het resultaat is een karakteristiek multifocaal patroon dat is opgebouwd uit talloze subcentra van individuele clusters van bebouwing, zonder dominant stratenpatroon. Toch maakt de morfologische homogeniteit van dat patroon een veelheid aan zeer kernmerkende variaties mogelijk, die samen een architectonische eenheid vormen.

#### 5 Lokale voetafdrukken/efficiëntie

Wij zijn voorstander van een activistische architectuur die zich niet alleen richt op het fysieke, maar ook op het maatschappelijke en economische welzijn van sloppenwijkbewoners. Hiervoor is inzicht in de economie van de favela noodzakelijk, en in de structuur van de gemeenschap en de aanwezige vaardigheden bij de bewoners.

- a Het dagelijks leven in de favela leent zich voor duurzame activiteiten. Een netwerk van activiteiten kan bestaan uit woningbouw dichtbij werk, winkels, sport en zelfs landbouw, om zo een compact, economisch zelfvoorzienend centrum te creëren voor een gezonde gemeenschap.
- b Stedelijke landbouw, lokaal, kleinschalig en gevarieerd, bevordert een gezonde levensstijl, duurzame activiteiten en biedt nieuwe economische mogelijkheden. Stedelijke landbouw kan maatschappelijke betrokkenheid en verantwoordelijkheid bevorderen, de hang naar het individuele doen afnemen, en de effecten van vervuiling, erosie en de afstroming van neerslag verkleinen.
- c Prefab en modulaire ontwerpen maken een kleinschalige ontwikkeling mogelijk, terwijl de bouwkwiteit spectaculair toeneemt. Daarvoor hebben we een samengesteld 'bouwpakket' ontworpen, waarvan de montage lijkt op de manier van bouwen in de sloppenwijken. De materialen moeten goedkoop zijn, een zo klein mogelijke belasting vormen voor het milieu, en niet gemakkelijk te verwijderen zijn. Dit laatste is essentieel, want bij de bouw van sloppenwijken wordt intensief gerecycled, en een bouwpakket dat uit elkaar kan worden gehaald en als schroot verkocht zal vroegtijdig aan zijn einde komen. Onderdelen die in de fabriek zijn gemaakt leiden tot aantoonbaar betere resultaten, maken een upgrade in de toekomst mogelijk en verbeteren de veiligheid.

Een aantal voorbeelden van onze aanpak en de methoden en oplossingen die we hebben ontwikkeld. Ze zijn beproefd, praktisch, breed toepasbaar en bovenal realiseerbaar in de huidige maatschappij.

stad. De lessen die we tot nu toe hebben geleerd tijdens ons werk in Zuid-Amerika kunnen we toepassen in Mumbai, Kibera, Caracas, Casablanca en dus ook in Utrecht. Door de problemen bij de wortel aan te pakken en samen te werken met zowel de publieke als de private sector, kunnen we projecten ontwikkelen en implementeren waarmee we problemen in de echte wereld kunnen oplossen. Toekomstige generaties zullen ons succes beoordelen op basis van de toepasbaarheid van onze oplossingen en de vraag of daarmee de levensomstandigheden van wie dan ook, waar dan ook, kunnen worden verbeterd.

#### ALLE KENNIS BIJ ELKAAR: CASESTUDIE HOOGRAVEN, NEDERLAND

De drijfveer achter ons onderzoek, en onze niet aflatende pogingen om lessen te trekken uit het formele en het informele, is onze grote bezorgdheid om het verlies van diversiteit dat we overal zien: de culturele homogeniteit die van staatswege wordt gepropageerd. Met de hedendaagse stedelijke ontwikkelingspatronen is men er niet in geslaagd om de bewoners meer veiligheid, intensiteit, authenticiteit en intimiteit te geven. Als we bij het ontwikkelen een nieuwe richting willen inslaan, hebben we een nieuw architectonisch vocabulaire

nodig. S.L.U.M. Lab is voornemens om nieuwe ontwerp oplossingen te onderzoeken voor hedendaagse en toekomstige steden.

Om de uiteenlopende problemen in Hoograven te kunnen aanpakken, waaronder ontoereikende huisvesting en beperkte openbare ruimte, een laag opleidingsniveau, slechte sociale cohesie, werkloosheid en belemmeringen voor ondernemerschap, moet onze strategie allesomvattend zijn, integratief, dynamisch en flexibel. Daarom halen we onze kennis uit een groot aantal stedelijke contexten buiten de traditionele Europese stad. Door ons te verdiepen in levendige en misschien wel onverwachte omgevingen, zoals de moderne architectuur en de oude medina's van Marokkaanse steden als Casablanca en Fez, krijgen we een beter inzicht in wat een wijk vitaal en veerkrachtig maakt. Dichtheid, diversiteit in gebruik, informaliteit en hybriditeit vormen de belangrijkste grondbeginselen voor ons voorstel voor Hoograven. Als we deze kwaliteiten integreren in de strategische locaties die we Hotspots hebben genoemd en die over de hele wijk verspreid liggen, zal het gebied levendiger worden en ontstaat er een gewildere locatie om te wonen, te leren, te werken en te investeren.

Op dit moment wonen er meer dan 323.200 Marokkanen in Nederland. Waar familiestructuren bij de Europese en Amerikaanse middenklasse →



De Utrechtse wijk Hoograven.

vooral om het gezin draaien, is bij de Marokkanen eerder spraken van open netwerken van verwanten. Onder Marokkanen is het heel gebruikelijk dat grote families bij elkaar wonen. Gezien de krappe huizenmarkt zullen immigranten vaak bij elkaar intrekken om kosten te sparen en om nieuwkomers te helpen, met name pas getrouwde zonen en hun echtgenotes. De Nederlandse woningen zijn echter gebaseerd op het Europese gezinsmodel, en voldoen dus niet altijd aan de behoeften van Marokkaanse immigranten. Door het ruimtegebrek in Nederlandse woningen is het voor grote families dus onmogelijk om onder één dak te wonen. Aangezien het gemiddelde Marokkaanse huishouden uit vijf personen bestaat, is het alleen voor de directe gezinsleden al redelijk krap. In de traditionele medina wordt van veel lokale faciliteiten collectief gebruikgemaakt. Denk aan de moskee, de hammam, de bakkerij, fontein en de soek. Dit zorgt voor een voortdurende interactie tussen inwoners van alle sociale en economische rangen en standen. Het delen van voorzieningen zorgt voor sociale cohesie, wat duidelijk tot uitdrukking komt in de bebouwde omgeving. In Westerse steden is dit een onbekend fenomeen.

Hoewel de medina niet officieel gepland is, staat zij symbool voor veel stedelijke planningsidealen, die steden levendiger en duurzamer maken. Door hun dichtheid, begaanbaarheid en hun gemengde functies ontstaan er krachtige en levendige wijken. Doordat er geen auto's rijden in de compact gebouwde medina, is de wijk zeer energie-

zuinig. Deze essentiële stedelijke kenmerken hebben we verwerkt in ons ontwerp voor Hoograven. De principes die we hebben gehanteerd zijn zowel oud als modern, en er zit een culturele gedachte achter die westerse, oosterse, christelijke en islamitische ideeën over ruimte in één geïntegreerd model verenigt.

Sociale dichtheid kan worden gezien als een levendheidsindex. Deze index onderzoekt activiteiten op straat die vooral sociaal van aard zijn. Fysieke elementen die aan het straatlandschap worden toegevoegd, zoals banken, tafels, stoelen en overkappingen lijken sociale interactie te bevorderen. Daarnaast kan ook de relatie tussen bomen, muren, gebouwen, straten, trottoirs en andere aspecten van de bebouwde omgeving van invloed zijn op de mate waarin buurtbewoners en zelfs buitenstaanders in de openbare ruimte met elkaar in contact treden.

Een concentratie van werkgelegenheid, menselijk kapitaal en creatieve beroepen leidt tot wat sommigen ook wel 'creatieve dichtheid' noemen. Een hoge concentratie van creatieve activiteiten wordt gezien als een katalysator voor innovatie door een veelheid aan kennis. Dit leidt tot zakelijke en economische groei. Persoonlijk contact is cruciaal bij de overdracht van kennis en vaardigheden. Creatieve dichtheid kan worden gemeten aan de hand van bevolkings- en creatieve werkgelegenheidsdichtheid, en op basis van het aantal patenten per 100.000 mensen.

Wij denken dat het aanwijzen van drie 'Hotspot'-gebieden in Hoograven, voor passende investeringen en ontwikkelingen, niet alleen directe voordelen per gebied zal opleveren, maar voor de wijk als geheel ook een versterkend effect zal hebben. Hotspots zijn geconcentreerde en onderling verbonden brandpunten van activiteiten die zowel energie uitstralen als aantrekken. Ze vormen een katalysator voor groei door de prikkelende verbindingen tussen de knooppunten. In ons plan zien wij de Hotspots van Hoograven als een herinterpretatie van de stad zoals we die kenden, waar de verschillende functies met elkaar verweven zijn, en de stedelijke ruimte dynamisch is.

*Alle beelden zijn eigendom van the Urban Think Tank, [www.u-tt.com](http://www.u-tt.com)*

*Dit artikel is vertaald uit het Engels*

#### Noten

- 1 Een uitgebreider onderzoek naar de relatie tussen de menselijke conditie en de toestand van de bebouwde omgeving in Hoograven is hier te vinden: Brillembourg, Alfredo en Hubert Klumpner, ed. Biennale voor Social Design, Utrecht Manifest Hoograven Invites You 2009, and Informal City: SLUM LAB Paraisópolis. São Paulo: Prefeitura da Cidade de São Paulo, 2008.

#### SUMMARY

'With the Sustainable Living Urban Model Laboratory (SLUM-Lab) toolbox, we propose a working method for a new supportive architecture that empowers people at the margins in the emerging cities and promotes sustainable development in poor areas,' say Hubert Klumpner and Alfredo Brillembourg.

## Column



# Een duurzame Randstad in 2040?

De toekomst is wispelturig en onvoorspelbaar. Turbulentie is in de 21ste eeuw de nieuwe normale situatie. Alles verandert en in steeds hoger tempo. *Estimates* over de toekomst zijn op zijn best *guesstimates*. Duurzame Randstad in 2040?

Maurits Groen, directeur MGM&C

Wat er tussen nu en 2040 met de Randstad zal gebeuren, is koffiedik kijken. Wat er *zou kunnen* gebeuren, kan door middel van scenario's in kaart worden gebracht. Die helpen om inzicht te krijgen in kansen en bedreigingen en op basis daarvan de verdediging op te bouwen en de aanval te openen. In *Joe Speedboot* van schrijver Tommy Wieringa geeft de Zwaardheilige Musashi als advies: 'uw blik moet zowel ruim als open zijn.' Zo komen we dan bij de hamvraag: wat *kunnen we laten* gebeuren. Veel! Om de toekomst te beïnvloeden en creëren, is echter een mentaal kompas nodig, een beeld van de wenselijke toekomst. Een beeld met aantrekkingskracht, zodat mensen er naar gaan verlangen en zeggen 'dit is wat we willen'. Duurzame Randstad in 2040?

Een duurzame Randstad is in theorie niet moeilijk. We weten wat we moeten doen. Het gaat om het bevorderen van duurzame vormen van wonen, werken, energieopwekking, mobiliteit en recreëren en om de aanpassing aan de gevolgen van klimaatverandering. De praktijk is echter weerbarstig. Ik noem een paar lastige kwesties: De eerste kwestie is dat weinig mensen zich met de Randstad identificeren. Niemand zegt: 'het is van mij'. Niet als bezit, maar als binding, als verantwoordelijkheid, als trots of

zelfs als irritatie. Wat zich hier wreekt, is dat de Randstad toch vooral een bestuurlijke uitvinding is. De regio bestaat in ambtelijke nota's, bij bestuurders en op de tekentafels van ruimtelijke planners, die er aan knutselen en boetseren. Maar leeft niet in de hoofden en harten van mensen.

De tweede kwestie betreft duurzame ontwikkeling zelf. Sinds die term in 1987 op de politieke agenda kwam, is vooral geïnvesteerd in het repareren van *onduurzaamheid*. Het resultaat was een boel houtje-touwtjes beleid, pleisters op wonden plakken en bestrijden van symptomen. Het oplappen van een *onduurzame* Randstad leidt echter slechts tot een opgelapte *onduurzame* Randstad. Hier stuiten we op de noodzaak om te switchen van *onduurzaamheid* repareren naar duurzaamheid creëren. Dat gaat tien, nee honderd lagen dieper. Duurzame ontwikkeling is een mentale bevrijdings beweging, in de zin dat we onszelf moeten bevrijden van traditionele manieren van kijken, diep gewortelde waarden, ingesleten vooronderstellingen, dogma's en vanzelfsprekendheden. Duurzame Randstad in 2040? Dan moeten we vergeten wat we weten, om te kunnen ontdekken wat nodig is.

Een duurzame Randstad is wenselijk en mogelijk, maar daarmee is het nog niet waarschijnlijk en zeker. Om die slagen te

maken, is zwaar geschut nodig. Dit is de derde en belangrijkste kwestie: leiderschap. Zonder leiderschap zal het niet lukken om de Randstad enerzijds tot leven te brengen voor mensen (de eerste kwestie) en anderzijds te verduurzamen door systeeminnovatie (de tweede kwestie). De totstandkoming van een duurzame Randstad in 2040 hangt in die zin niet primair af van experts en bestuurders maar van leiders die de weg wijzen. Deze leiders zijn geen krijgsheren die commando's geven, maar verhalenvertellers die mensen richting en inspiratie geven, hen warm maken voor een duurzame Randstad en hen helpen om dit te vertalen naar hun dagelijkse werkzaamheden. Het gaat om leiders die niet zozeer een plan hebben, maar een visie en overtuiging. Vergelijk het met Martin Luther King. Die zei niet 'ik heb een heel goed plan', maar 'I had a dream'.

## SUMMARY

A sustainable Randstad metropolitan area in 2040 means promoting sustainable forms of living and working, renewable energy, and low-impact mobility and recreation, as well as adapting to the effects of climate change. But real life is resistant to change, says Maurits Groen. 'Few people can actually identify with the Randstad, and in recent years we have mainly been investing in the repair of unsustainable solutions.'

# De relatie rijk-regio is toe aan vernieuwing

De ontwerpende verkenning naar de 3e generatie sleutelprojecten van One Architecture en OMA bleek opgave zich bij uitstek te lenen om de onduidelijke positie van het rijk, het product van twee decennia decentralisering en liberalisering, weer plek te geven. Beter is te differentiëren naar type projecten en voor de regionale gebiedsontwikkelingen de relatie rijk-regio volgens het marktprincipe (Quid Pro Quo) scherp te zetten. Doelmatigheid ten aanzien van hogere orde doelen, duurzaamheid en innoverend vermogen worden zo verder versterkt door het gebruik van integrale 'verhalen'.

Matthijs Bouw, directeur One Architecture

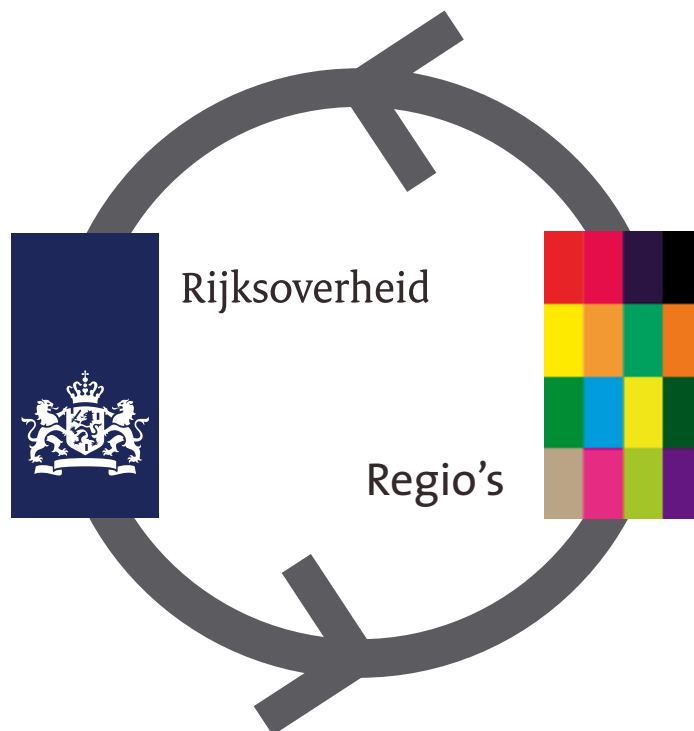
'Sleutelprojectengedrag', zo noemden we het. Uit de door de regio ingezonden voorstellen en in de verschillende workshops was 'sleutelprojectengedrag' te herleiden. Projecten waren zodanig geformuleerd dat rijksdoelen er met de haren werden bijgesleept. Zo bleek vrijwel ieder project bij te dragen aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad en vormde ieder 'groen' project al snel een metropolaan park. Er werd daarbij ook gesteld dat er geen behoefte was aan inhoudelijke bemoeienis, alleen aan financiële steun, of aan rijkshulp bij het wegnemen van obstakels, bijvoorbeeld met betrekking tot milieuregeling.

Een analyse van sleutelprojecten uit het verleden maakt dit 'sleutelprojectengedrag' niet verwonderlijk. Hoewel op punten effectief, is het instrument sleutelprojecten nooit op consistente wijze ingezet. De 1e generatie sleutelprojecten, bijvoorbeeld, kwam vooral tot stand door toeval en de rijksbemoeienis bij elk project was sterk verschillend (van louter naamgeving tot het vinden van een huurder voor het eerste gebouw.) De 2e generatie, weliswaar thematisch ingestoken (HST-stations), werd uitgebreid met enigszins verwante projecten onder druk van de Tweede Kamer. Bij alle eerdere sleutelprojecten (alsook bij de 23 Nota Ruimte projecten) waren de rijksdoelen snel uit beeld; de regio had immers de regie.



Sleutelprojecten, zo wordt duidelijk, hebben geleden onder hetzelfde euvel als de rest van de ruimtelijke ontwikkeling in Nederland: onduidelijke demarcaties tussen rijk en regio, publiek en privaat. Geen wonder dat Wouter Bos bij sleutelprojecten denkt aan 'bestuurlijke complexiteit, inhoudelijke en financiële wanorde'.

In de Structuurvisie Randstad 2040 wordt gepoogd iets aan die onduidelijke demarcaties te doen. Bij de samenvatting van de inhoudelijke doelen, in een diagram met vier kwadranten, worden deze doelen gekoppeld aan een sturings- en uitvoeringsmodel. Voor de bovenste kwadranten ('leven in een veilige, klimaatbestendige en



groenblauwe delta', 'wat internationaal sterk is, sterker maken') is het rijk (of de overheid) aan zet. Voor de onderste kwadranten ('kwaliteit maken door sterkere wisselwerking tussen groen, blauw en rood', 'krachtige duurzame steden en regionale bereikbaarheid') de regio, de maatschappij en de markt. Vanzelfsprekend is elke rij gekoppeld aan een schaalniveau. Hoe verhelderend deze indeling is, werd duidelijk toen, ten behoeve van onze ontwerpde verkenning naar Sleutelprojecten voor na 2020, VROM de regio vroeg om projecten voor te stellen. We plaatsten deze in het hierboven beschreven diagram. In essentie, zo werd duidelijk, stelde de regio regionale opgaven met regionale doelen en regionale sturing voor.

Voor mogelijke sleutelprojecten op landelijke schaal hebben we deze 'inzendingen' daarom aangevuld met projecten uit diverse andere bronnen: bestaand beleid, voorstellen vanuit adviesraden, professie en wetenschap. Deze groslijst (van meer dan 250 projecten) levert een kaleidoscopisch beeld op van een overgepland, duizend maal getekend Nederland. Verschillende schaalniveaus, geografische overlappings, onduidelijke projecteigenaren, uiteenlopende tijdshorizons. Zelfs wanneer niet eens direct de bedoeling is om hieruit een top-10 te destilleren, bleef de vraag of het nog mogelijk is om bomen te zien door dit projectenbos. Je zou de groslijst als een illustratie kunnen zien van twee decennia marktwerking, privatisering en decentralisering van de nationale ruimtelijke ordening; de verbanden zijn zoek, de richting eruit.

De constatering dat een groot deel van de veranderingen die in Nederland plaatsvindt inderdaad niet onder de strikte regie van één allesomvattend eenduidig plan gebeurt en er altijd sprake is van verschillende belangen en sectoren, van uiteenlopende schalen en

gebiedsafbakening (kortom, van verschillende krachtenvelden), maakte het voor onze verkenning tot een opgave grip te krijgen op deze complexiteit, zonder deze direct te reduceren tot een bedrieglijke eenvoud. Een complexe werkelijkheid maakt instrumenten noodzakelijk die met die complexiteit om kunnen gaan.

#### DIFFERENTIËREN

Deze grip op, of een begrip van, deze complexiteit is niet meer mogelijk met traditionele technieken zoals lijstjes met criteria en het positief of negatief scoren daarvan. We gebruikten daarom een nieuwe techniek. We labelden de projecten op de groslijst aan de hand van ca. 25 kenmerken in deze verschillende categorieën. Om krachtenvelden te identificeren en clusteringen, overlappen én blinde vlekken op te sporen ontwikkelden we vervolgens een software waarmee we op basis van deze kenmerken konden filteren, sorteren en classificeren. Concreet worden deze zichtbaar gemaakt in de vorm van gegenereerde kaartbeelden of 'wordclouds' waarbij positie en grootte indicatoren zijn van scores op verschillende criteria. De 'beslisboom' werd 'krachtenwolk'.

Eens te meer werd met deze techniek duidelijk dat voor veel van de projecten op de groslijst gold dat de relatie met de Randstadoelen maar een klein aspect van het project betrof. Deze relatie zou versterkt kunnen worden, maar verheffing tot 'sleutelproject', met de daarbij behorende rijksinzet en de daarbij behorende afrekening op deze doelen achteraf, zou zo'n project (immers vaak veelal regionale opgaven, met regionale actoren, en met een beperkte tijdshorizon) onnodig uit balans brengen. Geen wonder dat er weliswaar 'sleutelprojectgedrag' te bemerken was, maar dat dit gepaard ging met een zekere terughoudendheid voor wat betreft rijksinmenging.

Was het euvel van de eerdere generaties sleutelprojecten vaak een onduidelijke demarcatie van rollen en doelen, voor de 3<sup>e</sup> generatie, die immers nog ver in de toekomst ligt (na 2020), zouden rollen en doelen (indachtig het diagram met de kwadranten, en het daarbij behorende sturingsmodel) helderder moeten zijn. Volgens ons is dat het beste te bereiken door differentiatie aan te brengen in type projecten.

#### CALIBREREN

Voor de regionale projecten geldt dat de term VROM-sleutelproject eigenlijk een 'misnoemer' is. Hooguit kan het rijk bevorderen dat de hogere doelen uit de Structuurvisie Randstad 2040 een plek krijgen binnen de projecten. VROM kan nooit, en moet dat ook niet willen, het project overnemen. Door een focus op innovatie en duurzaamheid kan wel een lange termijnperspectief worden geïncorporeerd in de projecten. Door de regio uit te dagen om haar projecten bij te laten dragen aan de hogere orde doelen ontstaat een aantrekkelijke hefboomwerking. De 'extra', zo redeneerden we, zou toegevoegd kunnen worden op basis van marktprincipes: het rijk zou de regio (de maatschappij, de markt) uit kunnen dagen om, in ruil voor de bij

STURING / UITVOERING



(INTER)NATIONAAL

REGIONAAL

VERBINDEN VAN GROEN, BLAUW EN ROOD

**LEVEN IN EEN VEILIGE, KLIMAATBESTENDIGE EN GROENBLAUWE DELTA**

- 1 Randstad blijvend beschermen tegen overstromingen: versterken dijkingen, kustbescherming, ruimte voor de rivieren
- 2 Anticiperen op toenemende verzilting en zoet watertekort
- 3 Van Groene hart naar Groenblauwe Delta: beschermen, ontwikkelen en klimaatbestendig inrichten

**KWALITEIT MAKEN DOOR STERKERE WISSELRERKING TUSSEN GROEN, BLAUW EN ROOD**

- 4 Beschermen en ontwikkelen van landschappelijke differentiatie
- 5 Transitie van landbouw
- 6 Ontwikkeling van groene woon- en werkmilieus gekoppeld aan groenblauwe opgave
- 7 Ontwikkeling van groenblauwe kwaliteit bij de stedelijke en metropolitane markten

Diagram labels: **Rijnburg**, **Stadshavens**, **Amstelscheg**, **Zaan - IJ**, **Haagse Driehoek**

VERBINDEN VAN NETWERKEN, VERSTEDELIJING EN ECONOMIE

**WAT INTERNATIONAAL STERK IS, STERKER MAKEN**

- 8 Benutten en versterken internationale netwerken:
  - RAAM** (Randstad als Agglomeratie van Amsterdam)
  - Zaan - IJ** (Schiphol Sleutelplek)
  - Technologisch Innovatief Complex Delft**
  - Haagse Driehoek**
  - A12 Zone**
  - Cartesius**
- 9 Verbeteren van (inter)nationale verbanden tussen Randstad en andere stedelijk regio's (OV):
  - Haagse Driehoek**
  - Stedenbaan**

**KRACHTIGE DUURZAME STEDEN EN REGIONALE BEREIKBAARHEID**

- 10 Opschalen van stedelijke regio's:
  - Stedenbaan**
  - Haagse Driehoek**
  - Zaan - IJ**
  - A12 Zone**
  - RAAM**
- 11 Optimaal benutten en klimaatbestendig maken van stedelijke ruimte voor werken en voorzieningen door:
  - Stadshavens**
  - Amersfoort**
  - Almere**

een 'sleuteldimensie' horende steun, een project zodanig te 'engineeren' dat deze dimensie wordt toegevoegd. Er zou zelfs concurrentie kunnen ontstaan tussen de regionale projecten; het project dat het meest aan de hogere orde doelen van de Randstadvisie bijdraagt, of dat het meest toekomstgericht is, krijgt van het rijk steun in de vorm van status, aandacht, een 'pilot', programma's of zelfs geld. Quid pro quo. Eindelijk, zo is de hypothese, kan marktwerking een rol gaan spelen in de relatie tussen 'centraal' en 'decentraal', zowel in termen van doelmatigheid als in termen van innoverend vermogen.

Op die wijze zijn de regionale projecten wezenlijk anders dan de nationale projecten. Nationale projecten hebben immers een concrete focus en een doelstelling die direct voortvloeit uit de Structuurvisie Randstad 2040; bij nationale projecten wordt er voor gekozen om het nationale belang zwaarder te laten wegen dan het regionale belang.

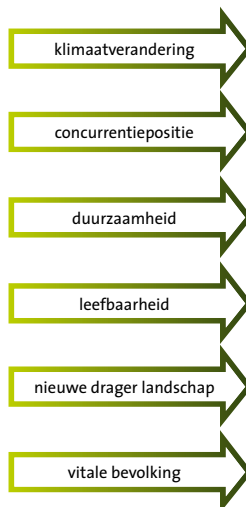
**INTEGREREN**

Na de projecten organisatorisch 'gecalibreerd' te hebben, adviseren wij om inhoudelijk op een nieuwe manier op zoek te gaan naar verbanden, verbredingen en verbeteringen. Hiertoe is een viertal 'verhalen' ontwikkeld die de doelen van de Structuurvisie vertalen naar de langere termijn, op zodanige wijze dat ze aansprekend zijn voor de burger, dat ze intersectoraal zijn en dat ze leiden tot innovatie.

Randstad Veilig, Randstad Gezond, Samen Leven – Samen Wonen en Conversie naar Elektriciteit. De vier verhalen zijn samen te vatten onder de noemer: 'Maak van de Randstad de beste plek om te leven'. De unieke ruimtelijke kwaliteit van de Randstad, in het bijzonder de wisselwerking tussen het landschap en de verstedelijking, wordt erdoor versterkt. De 'Randstad als beste plek om te leven' vergroot op het meest fundamentele niveau de internationale concurrentiepositie van de Randstad als vestigingsplaats voor kenniswerkers, hun families en voor hoogwaardige bedrijven. Het gebruik van 'verhalen' past in deze tijd en werkt vooral goed in omgevingen waar 'macht' niet geconcentreerd is en overtuigingskracht belangrijk is. Elementair hierbij is dat deze thema's door burgers en andere overheden onmiddellijk als urgent en waardevol worden herkend. Het gebruik van 'verhalen' vergroot zo ook het democratisch mandaat.

Deze verhalen kunnen in de verschillende typen projecten een rol spelen. Ze kunnen dienen als motor en aanjager van innovatieve en duurzame oplossingen, zodat regionale projecten in hun gezamenlijkheid gaan bijdragen aan de hogere doelen van de Structuurvisie Randstad 2040. Binnen nationale projecten spelen de verhalen vooral ook een integrerende rol naar andere departementen. De doelen beperken zich niet strikt tot de ruimtelijke ordening maar zijn ingebed in een maatschappelijk kader. Identificatie met interdepartementale





doelen wordt hierdoor vergemakkelijkt. Ook bij nationale projecten zorgen de 'verhalen' zo voor een dynamische relatie tussen VROM en haar omgeving. Ons advies is dan ook om juist die dynamiek (tussen rijk en regio, tussen VROM en andere departementen, tussen overheid en burger) verder uit te werken in het MIRT-vervolg van onze studie. Door VROM de rol te laten spelen van 'marktmeester', als hoeder van de dynamische en transparante relatie tussen partijen, wordt de doelmatigheid en de integraliteit bevordert.

**SLEUTELPROJECTEN**

Naast de regionale en nationale projecten onderscheiden we in ons onderzoek nog een derde categorie projecten. Dit zijn de projecten die zich weliswaar op regionale schaal afspelen, met regionale doelstellingen en regionale sturing, maar die zo belangrijk zijn voor

de uitvoering van de Structuurvisie Randstad 2040 dat wanneer deze projecten niet lukken, de uitvoering van de visie als geheel mislukt. In deze categorie bevinden zich bijvoorbeeld projecten die enerzijds betrekking hebben op de verstedelijkingsopgave voor de Randstad en anderzijds op de opgave voor het realiseren van groenblauwe kwaliteit in en bij deze – al dan niet nieuwe – verstedelijkte gebieden. Met elkaar vormen deze opgaven de twee fundamentele voorwaarden voor een vitale Randstad. De Structuurvisie Randstad 2040 valt of staat hiermee. Als teveel van dit soort projecten niet lukken, dan gaat het fout.

Deze projecten zijn het meest problematisch voor VROM; vanuit het subsidiariteitsbeginsel horen ze, als regionale projecten (het zijn vooral gebiedsontwikkelingen), niet op het bordje van het rijk te liggen. Toch is de verwezenlijking van de doelen van het nationaal ruimtelijk beleid hiervan dusdanig afhankelijk dat helemaal overlaten aan de regio ook geen optie is.

Men zou zich wel moeten afvragen of het niet een probleem is dat regionale gebiedsontwikkelingen blijkbaar niet tot stand kunnen komen zonder rijkssteun. Dit duidt namelijk op een weeffout in de ruimtelijke ordening, een gebrekkig functioneren van 'de markt' op de regionale schaal. Op termijn zou het beter zijn als de door ons beschreven categorie 'sleutelprojecten', de categorie tussen wal en schip, ophoudt te bestaan.

Die goede marktwerking zou misschien kunnen ontstaan als het belasting- en subsidiesysteem zodanig wordt ingericht dat ruimtelijke investeringen op regionaal niveau ook regionaal opbrengsten genereren. Op die manier worden gebiedsontwikkelingen mogelijk zonder dat het rijk de al zo complexe processen onnodig op project-niveau hoeft te verstoren.

En houden we op rijksniveau nog maar twee categorieën over: nationale projecten, en stimuleringsprogramma's voor hogere orde doelstellingen en innovatie op de regionale schaal. Dat is wel zo overzichtelijk.

**MIRT-VERKENNING RANDSTAD SLEUTELPROJECTEN VOOR NA 2020**

Het kabinet heeft vóór de zomer van 2009 besloten tot het starten van de MIRT verkenning naar Randstad sleutelprojecten. Deze verkenning volgt uit de Structuurvisie Randstad 2040. De verkenning moet antwoord geven op de 'essentiële opgaven en rijkskeuzes uit de structuurvisie in het algemeen en meer specifiek aan deltaveiligheid, grootschalige stedelijke ingrepen (in het licht van krachtige, duurzame en bereikbare steden) en de mogelijk daaraan gekoppelde Olympische kabinetsambities voor 2028.' De verkenning speelt overigens nadrukkelijk een rol bij de beoogde vergroting van de focus van het rijksbeleid in het licht van de heroverwegingen van het kabinet. Het besluit tot het starten van de verkenning is o.a. genomen op basis van de resultaten van de evaluatie van de huidige en afgeronde sleutelprojecten door BSP en TU Delft/OTB, het ontwerpend onderzoek van OMA en One Architecture en het advies van het Platform Randstad 2040 onder leiding van René Smit.



**VOORBEELD VAN DE VERHALEN: CONVERSIE NAAR ELEKTRICITEIT.**

Een switch naar elektriciteit lijkt onontkoombaar, vanwege einde van de beschikbaarheid van fossiele brandstoffen (waaronder aardgas), het CO<sub>2</sub> vraagstuk en het luchtvervuilingsprobleem. De switch vraagt majeure investeringen, zowel in termen van opwekking (denk bijvoorbeeld aan Zeekracht) en distributie (capaciteit/twee richtingsverkeer net). Veel van die investeringen zijn ook uiterst lokaal, zoals bijvoorbeeld decentrale opwekking en aansluitpunten voor elektrische auto's. Op dit moment zijn er her en der initiatieven ten behoeve van de switch te zien, en is er veel innovatie op dit gebied. Overwogen kan worden om de switch zelf tot nationaal project te stellen en, net als bijvoorbeeld Amsterdam dat al doet, te voorzien van heldere targets (elektrisch rijden in 2020). Dit heeft effecten op het gebied van duurzaamheid, innovatiekracht en leefklimaat. Maar ook zonder die heldere targets is het evident dat de switch ruimtelijke repercussies heeft waarop in projecten geanticipeerd kan worden, en dat ruimtelijke projecten op zodanige wijze ingevuld kunnen worden dat de switch gestimuleerd wordt. Door de switch naar elektrische auto's, bijvoorbeeld, komt veel grond vrij die nu niet beschikbaar is vanwege fijnstofproblematiek en geluidsnormen. De binnenstedelijke verdichting, en projecten als de A12 zone, krijgen daardoor extreem andere proporties. Geld dat nu geïnvesteerd wordt in mitigerende maatregelen en tunnels kan anders aangewend worden. Een voorinvestering in de switch betaalt zich misschien vanzelf terug. Ook op het niveau van de inpassing van decentrale energievoorziening in woonwijken en landschappen is nog veel uit te vinden. Het aanzicht van de Rotterdamse haven zal radicaal veranderen, met nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden voor de regio. De switch zal in de regionale projecten gestimuleerd moeten worden. In de regionale projecten moet op de switch geanticipeerd worden. Er moet een kennisinstituut opgericht worden om de effecten en mogelijkheden van de switch, mogelijk via pilots, in beeld te brengen.

**PROJECTEN**

- 1 Decentrale en centrale opwekking: Zeekracht, IJsselmeer, Nieuwe woonwijken zoals Rijnenburg en Vathorst.
- 2 Nieuwe weginfrastructuur krijgt een andere dimensie: niet meer per se in conflict met andere belangen: A4, A1-A6-A9, A13-16.
- 3 Grootschalige gebiedsontwikkelingen rondom infrastructuur krijgen volledig nieuwe kansen: A12-zone, Haagse Driehoek.
- 4 De Rotterdamse Haven krijgt andere functies en anticipeert op andere betekenissen: Stadshavens, Maasvlakte.
- 5 Binnenstedelijke locaties groeien in potentie: dichter, goedkoper en sneller bouwen: verdichtingsopgave.

*Dit artikel is mede tot stand gekomen door Jelte Boeijenga en Reinier de Graaf. Alle beelden zijn eigendom van the One Architecture.*



**SUMMARY**

Matthijs Bouw points out that an exploration into the design of the 3rd generation Key Projects showed that this issue was particularly suited to redefining the position of central government, which had been watered down by two decades of decentralization and liberalization. 'It would be better to differentiate between types of project and, in the interests of regional area developments, to stimulate the relationship between central government and regional government based on the market principle of quid pro quo.'



# Zonder kwaliteitssprong geen Groenblauwe delta

Wil de Groenblauwe Delta niet hetzelfde lot treffen als dat van het Groene Hart, is een kwaliteitssprong in aanpak nodig. Een aanpak die een slimme combinatie van markt, kennis en overheid vormt. Deze start vanuit bestaande en nieuwe concepten en legt de nadruk op assemblage.



Geert Teisman, hoogleraar Bestuurskunde EUR

## INLEIDING

In de strategische visie Randstad 2040 formuleert het kabinet een aantrekkelijk beeld van de Randstad als Groenblauwe Delta, waarbij ook de omliggende gebieden, zoals de zuidwestelijke delta in het tussen-gebied tussen de Randstad en de Vlaamse ruit, in beschouwing worden genomen. Dat het kabinet een breuk wil forceren in de

Luchtfoto Groene Hart. (Foto: Rob Poelenjee)

tragische geschiedenis van het Groene Hart en 'echt' werk wil maken van water en groen zal velen in Nederland verblijd hebben. De intentie deugt en spreekt tot de verbeelding. De grote vraag is vervolgens of deze intentie niet het zoveelste voorbeeld wordt van grote verwachtingen die in treurnis eindigen. Of, om het wat meer concreet te maken: is er enige reden om aan te nemen dat het lot van de Groenblauwe Delta niet erg zal afwijken van dat van het Groene Hart. Is het niet logisch te verwachten dat velen net als bij het Groene Hart met liefde zullen praten over de Groenblauwe Delta, maar dat als het op handelen aankomt alle partijen hun bekende strategie van knabbelen en knagen aan de groenblauwe kwaliteiten zullen voortzetten, gewoon omdat daarmee het rode en zwarte eigenbelang goed gediend is. En is het niet logisch te verwachten dat niemand echt bereid en bij machte is om tot een inrichting te komen die past bij het prachtige beeld van een Groenblauwe Delta.

## DE GROENBLAUWE KWALITEIT VEREIST EEN VEEL GEAVANCEERDERE AANPAK

Ik ga er in deze bijdrage vanuit dat we dit mogen verwachten: serieuze wensen gekoppeld aan een trage en slappe aanpak. Ik spreek hier geen wens uit en wil de bestuurders en andere betrokkenen die zich wel inzetten voor de groenblauwe kwaliteit als persoon niet bekritisieren. Wat ik wel constateer is dat de aanpak van een groenblauwe kwaliteitssprong in geen velden of wegen te bekennen is. In de huidige aanpak zitten een aantal evidente zwaktes. Ten eerste lijkt het er niet op dat groenblauwe verlangens op eigen kracht echt tot hoogwaardige en omvangrijke investeringen leiden. De groenblauwe functies zijn nu nog vooral zwakte functies die veel kosten en weinig opleveren. Ten tweede lijkt het erop dat de drie bestuurslagen er maar niet in slagen tot een snelle en slimme strategie te komen. Ze strijden soms om de vraag wie de baas is, maar blijven alle drie opmerkelijk krachteloos als ze pro- →

## 8 stappen naar een snelle en slimme realisatie van de groenblauwe delta

### 1 CONCREET

De innovaties zijn vervaardigd in concrete, overzichtelijke rode dragers voor groenblauwe ontwikkeling, soms al uitgewerkt tot het niveau van business cases. Ze zijn beperkt van schaal en gerealiseerd of realiseerbaar. Daardoor zullen ze aansprekend en wervend zijn, zullen er snel resultaten zichtbaar zijn, kunnen ze tot de essentie worden teruggebracht en kan eenvoudig de vertaalslag naar andere projecten worden gemaakt. Bovendien kunnen overzichtelijke projecten goed fungeren als leer- en experimenteerobject. Het leereffect is minstens zo belangrijk als het concrete resultaat.

### 4 INTERVENIËREN

De mogelijkheid om een innovatief idee over rode dragers (na een of meer vertaalslagen) op meerdere plekken toe te passen, is cruciaal. De kennis- en innovatie-agent zal daarom de uitgekozen projecten niet alleen aandachtig volgen, maar ook procesinterventies plegen wanneer die bijdragen aan de overdraagbaarheid en het leereffect van het project in kwestie. Zo ontstaan innovatieve praktijken die brede toepassing in de Randstad mogelijk maken.

### 7 RUIMTE VOOR ONGEDACHTE OPLOSSINGEN

De methode van clustervorming in innovaties is niet al te strak voorgestructureerd. Van iedere innovatie moet wel duidelijk zijn voor welk probleem het een oplossing kan zijn, maar tegelijkertijd moet er ruimte zijn voor een georganiseerde chaos. De doelstelling is aan het begin slechts in globale termen omschreven. Kennis en inbreng van derden (niet op de laatste plaats burgers) vindt gaandeweg het project plaats. Dat schept een gunstig klimaat voor innovatieve, ongedachte combinaties en oplossingen.

### 2 OPSCHALING

De echte innovaties worden vervolgens echter gezocht in het bijeenbrengen, op synergie te onderzoeken en combineren van de verschillende dragers. Deze opschaling is cruciaal om de echte slag te maken naar rode dragers voor groenblauwe kwaliteiten. Opschaling is vereist om bij te dragen aan een programmatische aanpak van innovatie, waarbij het resultaat van opschaling een samenstel van dragers genereert voor groenblauwe ontwikkeling. Naar ons inzicht was geen der betrokken partijen bij het Groene Hart voldoende in staat deze opschaling tot zijn taak te rekenen en op deze taak berekend. Als dat zo is zullen innovaties blijven stagneren. Deze lacune kan volgens mij het best opgevuld worden met 'belangeloze' kennis- en innovatieprogramma's met, ook door externe partijen erkende, expertise.

### 5 CONTINUE BELEIDSTOETSING

De innovaties voorzien in korte cycli van beleidstoetsing: rijksbeleid wordt direct (in wezen continu) getoetst aan de werkelijkheid van uitvoering en besluitvorming op lagere bestuursniveaus. Uitvoering en beleidsontwikkeling worden zo gesynchroniseerd. Daardoor wordt voorkomen dat de voortgang stagneert naar mate de uitvoering dichterbij komt - iets wat nu maar al te vaak voorkomt. Bij deze manier van werken kan het overigens lijken alsof de voortgang in het begin minder groot is dan gebruikelijk. Dat is slechts schijn, want toekomstige hobbels worden in het begin opgeruimd, waarmee tijdwinst wordt geboekt.

### 8 UITSTRALINGSEFFECTEN

De wervingskracht van de innovatieprojecten vormt een speciaal punt van aandacht. De innovatie is immers nog niet geslaagd wanneer het daaraan verbonden project met succes is voltooid. Pas wanneer het brede navolging vindt in de Randstad en substantieel bijdraagt aan de beleidsdoelstellingen van Randstad 2040, kan van succes worden gesproken.

### 3 MEERDERE KWESTIES TEGELIJK ADRESSEREN

De kracht van een assemblagebenadering zit ook in een multifunctionele aanpak. Verstedelijking, waterbeheer en natuurontwikkeling leggen een toenemende druk op de ruimte. Geen enkele functie komt voldoende aan zijn trekken. Combinatie van functies is een passend antwoord op deze problematiek. Vanwege een efficiënter ruimtegebruik neemt de druk op de ruimte af. Bovendien krijgen ruimtelijke ontwikkelingen meer dragers dus meer kans op realisatie. De innovaties adresseren daarom minimaal twee maar bij voorkeur meerdere kwesties tegelijk, over de domeinen van aparte overheidsorganisaties heen.

### 6 NIEUWE VORMEN VAN SAMENWERKING

De innovaties gaan uit van een methode van clustervorming, waarin nieuwe combinaties van partijen ontstaan die zoeken naar pakketten van maatregelen. In deze methode staat een duidelijk andere rolopvatting dan gebruikelijk voorop. Het toestaan van invloed van anderen op het 'eigen' domein en het oplossen van problemen van 'andere' domeinen is het belangrijkste kenmerk van deze andere rolopvattingen. Clustervorming moet partijen helpen de opbrengst en uitvoerbaarheid van hun conceptdraggers te vergroten, terwijl tegelijkertijd getoetst wordt wat de bijdrage is aan de ontwikkeling van de groenblauwe kwaliteit.

cessen mogen trekken. De vier grote steden, maar ook veel andere steden, geven nog steeds niet echt om de groenblauwe kwaliteit van de Randstad zodra deze moeten worden gerealiseerd buiten hun eigen stadsgrenzen. De provincies lukt het ook hier maar heel moeilijk om een gezamenlijke lijn te trekken en dit ook krachtig uit te dragen en het rijk trekt de regie wel naar zich toe, maar laat nog weinig zien van een krachtig en prachtig rollenspel dat wordt geregisseerd. Rondom de Groenblauwe Delta blijft het stiller dan mij wenselijk lijkt.

### KWALITEITSPRONG IN AANPAK

Hoe zinvol en terecht bovenstaande kritiek ook mag zijn, deze brengt ons nog niet verder op een beter pad. Toch is er volgens mij wel zicht op een beter pad. In deze bijdrage zet ik een gedachtelijn<sup>1</sup> uit over een aanpak die meer gewicht in de schaal zou leggen.

### UITGANGSPUNT: ASSEMBLEREN VAN CONCEPTEN TOT PROGRAMMA'S

In Randstad 2040 spelen kwesties die een langetermijnbeleid en een lang volgehouden inspanning vragen: de waterhuishouding in een veenweidegebied, de verrommeling

van het Groene Hart, een vastgelopen woningmarkt, luchtvervuiling en leefbaarheidproblemen. Er is een besef dat doorgaan op dezelfde weg deze kwesties niet effectief oplost. Dit geldt ook voor de ambitie om een groenblauwe delta te ontwikkelen. Om deze te ontwikkelen, zijn nieuwe vormen van denken en doen nodig die concrete innovatievoorstellen omarmen en opschaling naar een programma voor de groenblauwe delta zoeken. Deze nieuwe vormen gaan uit van de gedachte dat groenblauwe kwaliteiten eerder en slimmer zijn naarmate ze gesteund worden door een rode functie en dat er snel en slim



'De zorg om de Groenblauwe Delta is nog te zeer een overheidszaak'. Op de foto jachthaven Drimmelen. (Foto: Rob Poelenjee)

geschakeld moet worden tussen concrete voorstellen in dat kader en het hogere programmatische niveau van de Groenblauwe Delta. We gaan er daarbij vanuit dat geen van de bestaande concepten ter invulling van de groenblauwe kwaliteit zelfstandig genoeg daadkrachtig en draagkrachtig zijn, maar dat combinaties van concepten dat wel zouden kunnen zijn.

Habiforum, InnovatieNetwerk en Leven met Water zijn al betrokken bij een pakket aan innovatieve concepten die invulling kunnen geven aan een snelle en slimme ontwikkeling van de Groenblauwe Delta. Het is op zich al een enorme inspanning om op het concept-niveau te komen tot een levensvatbaar project. Daar is veel denkwerk, ontwerpend vermogen en bestuurlijke betrokkenheid voor nodig. Het concept van waterwonen is daarvan een van de vele voorbeelden. Het blijkt grote inzet te vragen om alleen één

experiment te mogen doen met zo'n concept. Hetzelfde geldt voor nieuwe markten... Zulk een conceptontwikkeling, gekoppeld aan een interessant experiment moet zeker verdergaan, maar is op zich nog onvoldoende voor een echte kwaliteitssprong. De sprong vereist dat de concepten worden opgeschaald en met elkaar en andere concepten gecombineerd tot een actieprogramma GroenBlauwe Delta, die echt gewicht in de schaal legt. Het is opvallend om te zien dat de verantwoordelijken voor de Groenblauwe Delta vooral nog denken in concrete projecten op een specifieke plek. Deze zijn natuurlijk belangrijk, maar kunnen nooit de echte drager bieden voor een groenblauwe ontwikkeling op termijn. Daarvoor is het nodig om voorstellen en partijen bijeen te brengen met deelinnovaties in de groenblauwe ruimte en deze met elkaar te assembleren tot nieuwe programma's. Er zal daarbij ook bewust gestuurd moeten worden op de te

activeren actoren. De zorg om de Groenblauwe Delta is nog te zeer een overheidszaak. Hoewel dit logisch is vanuit het grote collectieve belang van groenblauwe ontwikkeling, zitten daar ook sterke nadelen aan. De belangrijks lijkt mij wel dat overheden zelf vaak problemen hebben om innovaties te bedenken en te realiseren.

Te vaak worden overheidsorganisaties teruggedrongen op hun eigen deelterrein. VROM gaat over ruimte, VenW over infrastructuur en water en LNV over groen en landbouw. De kans op innovatiecombinaties over de grenzen van infrastructuur, rode functies, water, landbouw en natuur en ruimte slinkt dan opvallend snel. En ook hier geldt weer, niet omdat personen niet willen, maar omdat de organisatiebelangen dat, als het puntje bij paaltje komt, frustreren.

Wil de overheid echt een sprong maken in de ontwikkeling van groenblauwe kwaliteiten →



Ringvaart, Amsterdam-Sloten. (Foto: Menno Kuiper)

dat zal het een externe tijdelijke partij in het leven moeten roepen die de rol van opschaler en verbinder van innovaties in de Groenblauwe Delta tot ontwikkeling brengt.<sup>2</sup> Deze partij lijkt in termen van zijn rol wel iets op de Deltacommissaris, die tussen overheden in snel moet kunnen schakelen. Deze commissaris blijft echter een pure overheidsfunctionaris. Dat lijkt niet gunstig voor innovatief vermogen. Het is om die reden nodig om een organisatiemodel te vinden waarbij aansturing plaats vindt vanuit overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen. Alleen in dit zogenaamde Triple Helixmodel, ondermeer toegepast bij de ontwikkeling van Brainport Eindhoven, is het mogelijk om bestuurskracht, innovatiekracht en marktkracht met elkaar te verbinden. Daarbij is het vervolgens weer cruciaal dat de partij evenwichtig met deze drie cruciale waarden voor succes kan omgaan. Niet de onafhankelijkheid in formele zin, maar de onpartijdigheid en belangeloosheid in culturele zin vormen cruciale succesfactoren.

De eerste opdracht voor deze nieuwe partij is om rode dragers te vinden voor hoogwaardige groenblauwe ontwikkelen. Daarbij kan voortgebouwd worden op de vele concepten

en voorstellen van kennisnetwerken. InnovatieNetwerk heeft kennis en kunde op het terrein van landbouw en natuur. Habiforum heeft kennis over gebiedsontwikkeling en rode dragers en Leven met Water heeft kennis over water als meekoppelend belang in de ontwikkeling van een groenblauwe delta. Samen kunnen zij de volle breedte van het groen-blauw-rode complex in de Randstad overzien en op basis daarvan passende innovaties aandragen. Ook dekken ze de procesmatige en inhoudelijk vereiste expertisevelden af. In de benadering van kennis en innovatie vertonen zij grote overeenkomst: niet alleen oog voor de kennis en innovatie sec, maar juist ook voor de samenwerking en toepassing daarvan.

#### UITLEIDING

In het bovenstaande voorstel zitten een aantal nieuwe dimensies van krachtig bestuur in staat om nieuwe kwaliteiten toe te voegen aan gebieden waar al zoveel kwaliteiten aanwezig zijn. De aanpak houdt rekening met de uniciteit van gebiedsurgenties die toepassing van concepten kan versnellen of verdragen. De aanpak houdt rekening met de moeite die overheden nog steeds hebben om over grenzen heen te werken. De aanpak vormt een slimme

combinatie van markt, kennis en overheid. De aanpak start vanuit bestaande en nieuwe concepten en legt de nadruk op assemblage. Juist daarin lijken zich goede kansen voor te doen voor een kwaliteitsprong in de Groenblauwe Delta.

#### Noten

- 1 Deze gedachtelijn is het resultaat van een aantal brugateliers tussen Habiforum/NedeLandBovenWater, Levenmetwater en Innovatienetwerk Groene ruimte.
- 2 De Internationale Bauausstellung (IBA) Emscherpark kende ook een kleine goed toegeruste organisatie die tien jaar lang aanjager van thematisch gedreven projecten was. De projecten adresseren de waargenomen problematiek, tonen oplossingsrichtingen en nodigen uit tot navolging.

#### SUMMARY

'If we want to avoid the Green-Blue Delta region of the Netherlands suffering the same fate as the Green Heart region, we need to make real improvements in our approach', according to Geert Teisman. We need an action plan that combines the strengths of market forces, knowledge and government policy. One which is based on both existing as well as new concepts and places the emphasis on synergy.



# Van laboratoriumjas naar planspel

Nog niet zo lang geleden was de ruimtelijke ordening van ons land het exclusieve terrein voor deskundigen in witte laboratoriumjassen. Tegenwoordig wil en mag bijna iedereen zich met de ruimtelijke inrichting bemoeien. Maar hoe stel je die processen open voor niet-professionals terwijl de professionals in veel gevallen zelf niet eens precies weten waar het in de toekomst heen gaat? Bovendien lijken alle betrokkenen wel verschillende talen te spreken. Het antwoord schuilt in slimme processen waarin zowel deskundigen als niet-professionelen van elkaar leren, elkaars taal leren en daarmee nieuwe posities in het ruimtelijke ordeningsspel innemen.



Hans Venhuizen, Bureau Venhuizen

Nog niet zo lang geleden waren de keuzes op de hoogste schaal van de ruimtelijke inrichting van ons land, de planologie, het exclusieve terrein van deskundigen. Vaak waren die vooral deskundig in de 'hardware' van de gebouwde omgeving. Deskundigen die hun werk gekleed in laboratoriumjassen verrichtten in steriele werkruimtes. Daar sleutelden zij aan slimme watersystemen, optimale infrastructuur en ideale maar strikt gescheiden woon-werk- en recreatiegebieden, in het vaste geloof dat de gebruikers die ruimtes later naar alle tevredenheid zouden gaan gebruiken. Omdat de wereld een paar decennia geleden nog iets minder complex was dan nu, nog niet zo snel veranderde en bovendien de bewoners van het land nog niet zo heel sterk de aandrang voelden zich intensief met de inrichting van hun omgeving bezig te houden, heeft de laboratorium-jassenaanpak lange tijd uitstekend gefunctioneerd. Toenemende protesten tegen gevolgen van ruimtelijke ordening zoals nieuwe snelwegen, vliegvelden en woningnood werden weliswaar eerst onschadelijk gemaakt maar luidden uiteindelijk een ingrijpende verandering van de doorgaans stugge planvormingsprocessen in.

Zelfs op de kleinste schaal is ruimtelijke ordening een complex spel van samenhangende behoeftes en belangen. Al in de huiskamer moeten de gebruikseisen worden gefaciliteerd binnen de ter beschikking staande ruimte én de kaders van de financiële mogelijkheden met inachtneming van de esthetische verlangens. Oftewel moeten de meubels, die naar smaak en budget gekozen zijn, zó worden neergezet dat ze goed kunnen worden gebruikt en het geheel er bovendien fraai uitziet. Nu is het aantal betrokkenen bij de huiskamerinrichting nog te overzien en zijn de inrichtingsmogelijkheden vaak al door de architect voorgedacht. Keuzes die minder goed uitpakken kunnen ook altijd nog eenvoudig ongedaan worden gemaakt. De bank is zo verplaatst en het schilderij snel vervangen. Al de factoren die bij een ruimtelijke inrichting een rol spelen, nemen exponentieel toe wanneer de schaal van de ruimtelijke inrichting groeit. Het aantal betrokkenen, belangen en noodzakelijke financiële middelen groeit terwijl de mogelijkheid om ongelukkige keuzes ongedaan te maken evenre-

## DIALOOG EN PARTICIPATIE

Bij de totstandkoming van de structuurvisie Randstad 2040 is een unieke en betekenisvolle dialoog gevoerd tussen ondermeer burgers, bestuurders en professionals. Alle meningen, visies en ideeën zijn verzameld en hebben invulling gegeven aan de thema's van de structuurvisie. Het kwalitatieve gedeelte van de dialoog is vormgegeven door online groepsdiscussies waarin zo'n 400 burgers participeerden en een dialoogweek met onder meer zeven 'Randstadtafels' in de grote steden. De resultaten van de uitgediepte thema's hebben, tezamen met de ontwikkelingsbeelden uit de ontwerpatelier, richting gegeven aan de keuzes die er gemaakt moesten worden. Vervolgens is een kwantitatieve online toets ingezet om deze uitkomsten te toetsen, hieraan hebben ruim 13.500 mensen meegedaan. In de uitvoeringsfase van de structuurvisie hebben burgers en professionals opnieuw input verzorgt, waarbij een speciaal ontworpen debatspel creatieve ideeën voor de inrichting van de grootstedelijke gebieden van de Randstad genereerde. Het dialoogspoor heeft sindsdien een voorbeeldfunctie als zijnde succesvol en innovatief beleid met burgers.

*Motivation International B.V. heeft een rapport opgesteld naar aanleiding van het dialoogspoor, deze is te vinden op [www.vrom.nl/randstad2040](http://www.vrom.nl/randstad2040)*



dig afneemt. Veel mogelijkheden om uit te proberen zijn er op de planologische schaal niet waarmee een nog grotere druk op het besluitvormingsproces om 'de juiste beslissingen te nemen' terecht komt.

Tien jaar geleden werd er nog hartstochtelijk betoogd dat de laboratoriumjassenbenadering, oftewel de top-down planvorming, volledig moest worden omgezet in bottom-up processen. Inmiddels zijn we een rijk scala aan mengvormprocessen verder en hoor ik zelden nog de roep om de exclusieve bottom-up benadering. Is het bij kleinschalige stedelijke projecten, waar het om het (her)inrichten van de directe woonomgeving staat, al een hele klus om de vele belangen en belanghebbenden in een zinvol proces onder te brengen, zo moet dat bij een planvormingsproces op de allerhoogste schaal en bovendien in de verre toekomst gedacht, welhaast onmogelijk zijn. Randstad 2040 ging die uitdaging aan. Met ateliers, dialogen, adviezen, rondvragen en debatten werd een brede laag van meningen wensen en gedachten aangeboord. Maar aanboren is niet genoeg, ze moeten ook worden verwerkt. Het brede scala aan invalshoeken werd gefilterd en bewerkt in een drietal scenarioateliers. Dat is een slimme truc wanneer je het over ontwikkelingen wilt hebben die je nog niet precies weet. De thematisering in de richting van een specifieke ontwikkeling vrijwaart je namelijk van de onvoorspelbare complexiteit die





Het planontwikkelingsspel 'The Making Of': belanghebbenden én belangstellenden van het ruimtelijk veranderingsproces worden uitgenodigd in een speldecor plaats te nemen en voorstellen te ontwikkelen.



geheid het toekomstige uiterlijk van het land zal gaan bepalen. De in een scenario verpakte vereenvoudiging maakt de andere bepalende factoren ondergeschikt en zorgt er daarmee voor dat je aan de slag kunt. Scenario's kunnen de verlamming opheffen die door het besef van onvoorspelbaarheid kan ontstaan en bieden tevens een wat al te onbeteugelde fantasie de nodige grenzen. Zo kun je, in het volle besef aan een feitelijk onzinnig perspectief te werken, gaandeweg wél allerlei zinvolle randvoorwaarden voor die toekomstige ontwikkelingen in beeld brengen. Die randvoorwaarden kunnen vervolgens in beleidsmaatregelen worden omgezet die er voor gaan zorgen dat hoe het er ook uit zal gaan zien, de toekomstige ontwikkelingen in ieder geval aan de vastgestelde randvoorwaarden gaan voldoen.

Randstad 2040 heeft in zijn zoektocht naar de toekomst van de Randstad een prominente plek ingeruimd voor ontwerpers en het ontwerp. 'Maar niet als blauwdruk van een wenselijke toekomst' zoals Jan Brouwer stelt, 'maar als hulpmiddel om verschillende partijen bij elkaar te brengen, het ontwerp als dialoog, als kruipolie, als brandstof voor het planproces.' We leven immers in een beeldcultuur waar 'zien' pas 'geloven' is. Het vervatten van maatregelen in prettig verhullend taalgebruik dat vooral door overheidsmedewerkers zo vlijtig en creatief wordt ontwikkeld, volstaat niet meer. Maar zoals Mark Hendriks in de publicatie 'Ontwerpen aan Randstad 2040' stelt 'Het gevaar van alleen ontwerpbeelden is dat de achterliggende keuzes, principes en gedachten voor een breder publiek niet zichtbaar zijn. De kaartbeelden tonen de eindbestemming, terwijl de reis ernaartoe onbesproken blijft.' Juist in die achterliggende keuzes, principes en gedachten schuilt de brandstof voor het inzicht en de maatregelen, niet in het eindbeeld. Dat eindbeeld is ook in de verste verte niet te voorspellen en kan in dit soort processen dan ook vooral een verwarrend geruststellende werking hebben. In plaats van het definiëren van maatregelen die de randvoorwaarden voor de gewenste ontwikkeling scherpstellen maar het eindbeeld zelf open

laten, verlegt het ontwerpend onderzoek de focus naar het vaststellen van de randvoorwaarden om tot het gewenste eindbeeld te komen. Een sterk ontwerper zal in het proces ook nooit genoegen nemen met een functie als 'plaatjesmaker', maar zal de opdracht naar eigen hand zetten. De ontwikkeling van hele gebieden is niet in eerste instantie een ruimtelijk ontwerp maar een procesontwerp waardoor het ontwerpend onderzoek, en daarmee ook het intensief betrekken van ontwerpers bij dit soort processen, in een spagateske situatie terechtkomt. Enerzijds wil je de kracht en het vermogen om taal in beeld om te zetten als gereedschap inzetten in je proces, maar anderzijds moet die ontwerper daarin een 'dienstbare rol' spelen. Niet iedere vraag is ontwerpend te beantwoorden terwijl het antwoord uit een ontwerpend onderzoek wel een ontwerp zal zijn.

We beleven momenteel het hoogtepunt van de trend waarin op alle schalen van ruimtelijke planvorming het wenkend perspectief verpakt in een fraai eindbeeld wordt ingezet om de nodige dynamiek, opwinding en daarmee draagvlak voor de veranderingen te creëren. Veel van die gepresenteerde eindbeelden hebben een leugenachtig karakter. 'Moneyshots' wordt dat in de wereld van de projectontwikkeling ook wel genoemd. Vaak worden daarmee wijkbeelden en vergezichten in het vooruitzicht gesteld die even aantrekkelijk als onrealistisch zijn, alleen om de weerstand tegen de verandering weg te nemen. Bij de verkoop van ruimtelijke ontwikkelingen worden de eindbeelden vooral als alles-wordt-goed-roesmiddel ingezet, een troeblerende werking die ook voor het ontwerpend onderzoek dreigt. Het sterkste draagvlak en kans op eensgezinde dynamiek bereik je immers niet met een lonkend eindbeeld. De kans dat dat ooit wordt bereikt, is even klein als de teleurstelling die dat met zich mee zal brengen groot zal zijn. Het meest daadkrachtige draagvlak bereik je met een breed inzicht in de achterliggende keuzes, principes en gedachten en een bijbehorende nieuwsgierigheid naar de ruimtelijke uitwerking die dat uiteindelijk met zich mee zal brengen. Het echte →

eindproduct van de Randstad 2040 studie bestaat dan ook uit een serie in taal vervatte ‘ambities’ die weliswaar beelden oproepen maar die beelden nog niet invullen.

Door de meest uiteenlopende ruimtelijke, wettelijke en maatschappelijke veranderingen die op stapel staan als ‘ambities’ te benoemen, omhelst VROM een nieuw jargon in het ruimtelijk procesontwerp. In de ‘ambities’ wordt het onderzoek voor een planologisch product breed samengevat. Er is niet alleen sprake van recreatielandschappen maar ook van vrijetijdsgedrag, niet alleen infrastructuur wordt benoemd maar ook mobiliteitsgedrag, niet alleen woonmogelijkheden maar ook woonwensen en zelfs iets ongrijpbaars als het zichtbaar maken van innovatiekracht maakt deel uit van de kernaanbevelingen van deze studie naar de ruimtelijke toekomst van de Randstad. Al deze elementen zijn slecht te definiëren in de voorheen gangbare sectorale termen als water, wegen, wonen en werken, maar bestaan uit onderdelen daarvan in verschillende configuraties. Bovendien zijn er aan die configuraties bewust maatschappelijke, culturele en zelfs gedragspsychologische elementen toegevoegd. Hiermee behartigt de planologie definitief niet meer louter de harde kant van de ruimtelijke ontwikkelingen door de ruimtelijke gevolgen van veranderde eisen en voorkeuren te faciliteren en hooguit te streven naar het scheppen van de ruimtelijke condities voor een gedroomde toekomst, maar plaatst het zich in het hart van het brede maatschappelijke spel van oorzaken en gevolgen van ruimtelijk handelen.

In het simuleren van dit spel van ruimtelijk ordenen schuilt de mogelijkheid om ook bij niet-professionele planners inzicht en betrokkenheid in veranderingsprocessen te veroorzaken zonder daarvoor verwarrend geruistellende eindbeelden te moeten produceren.

Dan moet er aan het begrip ‘ambities’ waarin de meest uiteenlopende veranderingswensen kunnen worden vervat, alleen nog een tweede begrip worden toegevoegd. Een veranderingsproces bestaat namelijk niet enkel uit ‘ambities’ voor verandering, maar kent ook een situatie waarbinnen die veranderingen plaatsvinden. De condities die vanuit deze bestaande situatie invloed gaan hebben op en misschien wel sturing gaan geven aan die veranderingen, kunnen net zo uiteenlopend van aard zijn als die ambities zelf. Dan heb ik het niet alleen over de ‘lagen’ zoals die in de lagenbenadering worden gedefinieerd, maar tevens over de specifieke historische, sociale, culturele, politieke en financiële gegevens van een plek. Deze in zogenaamde ‘fenomenen’ benoemde gegevens vormen met de ‘ambities’ een analyse van de situatie in verandering die ontsnapt aan de starre sectorale grenzen maar desondanks buitengewoon volledig is.

Deze ‘ambities’ en ‘fenomenen’ vormen de kern van het planontwikkelingsspel ‘The Making Of’ waarvan ook in het kader van de Randstad 2040 studie een vijftal rondes is gespeeld. In een matrix vervat vormen deze ‘ambities’ en ‘fenomenen’ een veld van verandering die leesbaar is in meerdere talen. De belanghebbenden én belangstellenden van het ruimtelijk veranderingsproces worden uitgenodigd in een speldecor plaats te nemen en worden in vijf teams

van willekeurige samenstelling ingedeeld. Door de inleiding in de ‘ambities’ en ‘fenomenen’ krijgen deze spelers een breed overzicht van de situatie in verandering. Vervolgens krijgen de teams verschillende combinaties van ‘ambities’ en ‘fenomenen’ als opdracht mee om voorstellen voor te ontwikkelen. Nadat de voorstellen zijn gepresenteerd in de spelarena gaan de teams aan de hand van aan elkaar uitgedeelde bezwaren in debat. Argumenten worden uitgewisseld en wanneer de teams het niet eens worden, beslist een jury of de bezwaren gegrond zijn of niet. Het team dat het eerste zijn bezwaren kwijtraakt, heeft nog niet gewonnen. Goede voorstellen en overtuigende argumenten zijn belangrijk voor de acceptatie van een plan, maar net als in de echte besluitvorming wint uiteindelijk toch altijd het voorstel met de sterkste ‘lobby’.

Wanneer je niet-professionelen op deze manier deel uit laat maken van een veranderingsproces, en niet enkel hun wensen aanhoort of ze probeert gerust te stellen met een tot de verbeelding sprekend eindbeeld, laat je bij deze belanghebbenden en belangstellenden zelf een raamwerk van, en daarmee begrip voor, achterliggende keuzes, principes en gedachten ontstaan waarbinnen ze hun eigen wensen een plek kunnen geven. Dan moet er in zo’n proces nog wel het nodige te kiezen en ontwikkelen zijn. De belangrijkste ontwerpogave is dan niet het ruimtelijk ontwerp maar het ontwerp van het proces, waarin niet het fraaie eindbeeld wordt nagejaagd maar aan de continuïteit van onze gebouwde omgeving wordt bijgedragen.

[www.bureauvenhuizen.com](http://www.bureauvenhuizen.com)

#### SUMMARY

Not all that long ago, spatial planning in the Netherlands was the exclusive preserve of experts in white lab coats. Nowadays almost everyone wants to – and is permitted to – have their say where spatial planning is concerned, observes Han Venhuizen. But how do you open up these processes to non-professionals in a world where the professionals themselves often don’t know exactly where the future is taking us?



Een kaleidoscoop aan opinies, visies en ambities over de toekomst van Almere

# Schaalsprong Almere

In de structuurvisie Randstad 2040 heeft, in navolging van de Nota Ruimte, het kabinet gekozen voor de schaalsprong Almere. Om de groei in de noordelijke Randstad in 2040 op te vangen is een grootschalige stedelijke ontwikkeling van Almere noodzakelijk. In combinatie met verbetering van de ecologische kwaliteit van het Markermeer en IJmeer is hier sprake van een bijzondere opgave.

Uitwerking Concept Structuurvisie Almere.



## Wim Meijer, ambassadeur RAAM

Het kabinet heeft met de RAAM-brief een belangrijk besluit genomen voor de toekomst van de regio Amsterdam de economische motor van Nederland. Maar in de internationale competitie raakt ze achterop. Ze moet terug naar de top. Maar de weg terug naar de top is complex. Voor de bijdrage van Almere aan de internationale concurrentiepositie moeten minimaal twee uitgangspunten worden gehanteerd: een concentratie aan kennisintensieve activiteiten en een aantrekkelijke omgeving. Voor het vergroten van de concentratie is verbondenheid tussen Almere en Amsterdam cruciaal. De IJmeerlijn biedt de oplossing. Zij verankert Almere met het economische hart van Nederland. Almere en Amsterdam worden een dubbelstad.

De groei van Almere is niet alleen een impuls voor de weg naar de internationale top. Het is gelijktijdig een impuls voor de werkgelegenheid en nationale bouwconomie. Het genereert een kapitaalstroom van € 40 miljard aan private en publieke middelen. Doordat de bouwopgave zo geconcentreerd wordt gerealiseerd, zal dit bijzondere effecten met zich meebrengen. Diverse innovaties zullen zich aandienen. Denk aan energieneutrale stadsdelen, nieuwe bouwmaterialen, verantwoorde mineralenkringlopen, cradle-to-cradle. Een Deltawerken-effect is te verwachten. Nederland kan zich profileren als koploper op gebied van duurzame stedenbouw en gebiedsontwikkeling. Deze koploperspositie krijgen we 'cadeau', bovenop de versterking van de metropool.

## Guido van Woerkom, voorzitter Platform RAAM

In de aanloop naar het kabinetsbesluit heeft een maatschappelijk dialoogproces plaats gehad dat is uitgemond in een unaniem advies van het platform. Maatschappelijke partijen hebben elkaar gevonden op een hoge ambitie ten aanzien van de ontwikkeling van de Noordelijke Randstad en op de bereidheid om van daaruit actief bij te dragen aan de verdere planvorming. Daarmee ligt er een stevig draagvlak voor het kabinetsbesluit dat eveneens die hoge ambitie uitstraalt.

Het is van groot belang dat er op deze basis wordt voortgebouwd om de bereikte consensus vast te houden. Het bouwen aan een metropolitane topregio van internationale allure vereist langdurige inspanningen op een breed front. Tal van partijen – en dus ook maatschappelijke organisaties – hebben daar een rol in te spelen. Het zou dus goed zijn als het Dialoogplatform RAAM-brief een opvolger krijgt, bijvoorbeeld in de vorm van een platform Noordvleugel. Deelnemers daaraan bewaken de gezamenlijke ambitie en begeleiden op basis daarvan de verdere uitwerking in samenhangende projecten. De ervaring heeft geleerd dat zonder gedeelde ambitie de besluitvorming over afzonderlijke projecten verzandt in louter in een strijd tussen deelbelangen. Dat leidt tot slappe compromissen en niet tot de beoogde bijzondere kwaliteiten. Dat laatste lukt alleen als de krachten blijvend worden gebundeld.





### Adri Duijvesteijn, wethouder Gemeente Almere

De aantallen zijn indrukwekkend: 60.000 nieuwe woningen en 100.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Toch gaat het – als we het hebben over de groei van Almere – niet primair om cijfers; een kwantitatieve benadering zou een ontkenning van de opgave zijn. De échte opgave ligt in de ontwikkeling van een complete en volwassen stad. Een stad die duurzaam is, in ecologisch, sociaal en economisch opzicht. Wij beschouwen de verdubbeling van de stad dan ook als een kwalitatieve opgave. In de Concept Structuurvisie Almere 2.0 – waar de Almere Principles als stevige basis onder liggen – zie je dit fundamentele uitgangspunt duidelijk terug. We kiezen voor een fysieke, sociale, economische en culturele verbinding met Amsterdam, we kiezen voor hoger onderwijs, we kiezen voor een versterking van het groenblauwe casco, we kiezen voor een grotere diversiteit. Als je bouwt aan een stad, gaat het om de vraag hoe je kwaliteit kunt creëren; de kwantiteit is dienstbaar aan deze opgave. Om 60.000 woningen te realiseren, moet – kortom – worden geïnvesteerd in bestaande en nieuwe kwaliteiten.

### Winy Maas, directeur MVRDV

Amsterdam heeft internationale potentie, groeit en is geworden tot een ‘metropool regio’. En Nederland vaart daar wel bij. Maar hoe moet ze groeien? Door te investeren in de stad. Maar ook door vestigingsplaatsen te zoeken en te bieden voor bedrijven en bewoners. Maar waar? In het Waterland of Groene Hart? Ben je mal! Het kabinet besloot dan ook terecht dat Zuidelijk Flevoland ruimte heeft hiervoor. Maar om mensen en bedrijven daar aan te trekken moet er wel meer gebeuren dan alleen wat zandopspuitingen.

Almere moet dan direct verbonden zijn met Amsterdam. De Hollandse brug is te smal, te kwetsbaar, te ver weg van Amsterdam. Een tweede, meer rechtstreekse lijn kan dat doen. De IJmeer lijn. En door die ook nog een als een Oresund tunnelbrug, Millau – of Erasmusbrug te ontwerpen, kunnen we die inspanning ook zien, waardoor er ook met een zekere trots over en door heen gereden kan worden.

Almere moet de voorzieningen krijgen die bij een stadsdeel van 350.000 inwoners passen. Het moet meer zijn dan een woonwijk. Er moet gewerkt kunnen worden. Er moet een hogeschool of universiteit zijn. En net zoals de Tate Modern maakt een nieuw cultureel instituut aan het IJmeer hiervan de centrale baai voor de metropool. Dat trekt mensen over de brug. Dat maakt Almere één met Amsterdam.

En tegelijkertijd kan het IJmeer, dat nu een ecologische ramp is, opgeschoond worden. Het water is nu een soort ‘koffie’ door het slib, dat het leven in het IJmeer doodt. Door met het bouwen van deze lijn een onderwaterdam te maken wordt het slib tot rust gebracht, door een onderwater put bezinkt het, door rietfilters wordt het slib vastgelegd en wordt nieuw onderwaterleven mogelijk gemaakt. En dan kan er zelfs tussen het riet gewoond worden waardoor een nieuw ‘Atlantis’ ontstaat. Zonder de openheid en toegankelijkheid van het IJmeer zelf voor de recreatie geweld aan te doen. Op die manier verbetert en versterkt Almere. Want, zoals menigeen al fluistert, zonder dit alles wordt Almere het Rotterdam-Zuid van de Amsterdamse metropool regio in plaats van de Kop van Zuid...



### Jan Hendrik Dronkers, plv. DG Mobiliteit, VenW

Het kabinet heeft in de RAAM-brief een voorkeur uitgesproken voor een westelijke oriëntatie van de verstedelijking van Almere. Op die manier kunnen Amsterdam en Almere optimaal van elkaar ‘profiteren’ en kan in Almere een ruime schakering aan woonmilieus worden gerealiseerd. Idealiter hoort daar ook een IJmeerverbinding bij, maar volgens de huidige plannen is een dergelijke investering niet verantwoord. Kosten en baten van de verbinding (inclusief de kosten en baten van de bijbehorende verstedelijking) moeten in een beter evenwicht worden gebracht. Dat kan door samen met Almere in een werkmaatschappij nog eens goed naar het ontwerp te laten kijken, door verder te studeren op de metropolitane effecten (o.a. woonwaardestijging) en door de creativiteit van private partijen te benutten. Over twee jaar moeten de resultaten hiervan bekend zijn. De schaalprong Almere zelf behoeft hiervan geen vertragting te ondervinden, omdat voor de korte termijn voldoende capaciteitsuitbreiding voor weg en openbaar vervoer wordt gerealiseerd.





### Adriaan Geuze, directeur West8

Het IJmeer heeft de belofte in zich om uit te groeien tot een majeur natuurgebied met groot open water en Naardermeer – achtige oevers. Tegelijkertijd is dit Blauwe Hart in wording het Zuiderzee-equivalent van San Francisco Bay waaraan Amsterdam, Almere en het Gooi zich manifesteren. IJland zal een sensibele, aan water en wetlands gerelateerde lifestyle kunnen bieden die de Noordvleugel van de Randstad zal versterken en een impuls geeft aan de veelkleurigheid en stedelijkheid van Almere. Door de noodzakelijke grondstromen (zandwinning) te combineren ontstaat grootschalige nieuwe natuur en verbetert de waterkwaliteit. Het IJmeer zal de nieuwe standaard worden voor duurzaam samengaan van stad en natuur.

### Hans ten Velden, rijksvertegenwoordiger Schaalsprong Almere, VROM

Het kabinet heeft met de RAAM-brief belangrijke stappen gezet om de drievoudige schaalsprong van Almere mogelijk te maken (verstedelijking, bereikbaarheid en natuur & water). Het zijn de eerste stappen voor de grootste gebiedsontwikkeling van Nederland. Om die tot een succes te maken is het gezamenlijk optrekken in de fase die nu volgt van essentieel belang. Dat betekent openheid over en weer, informatie delen en het blijven managen van de gezamenlijke ambities. De lange termijn plannen zullen nog zorgvuldig uitgewerkt moeten worden opdat zij maatschappelijk en financieel goed te verantwoorden zijn, een proces dat maximale samenwerking en creativiteit vergt.



### Maarten van Poelgeest, wethouder Gemeente Amsterdam

In de hedendaagse economie is het steeds meer zo dat niet landen met elkaar concurreren maar steden, of stedelijke regio's. De metropoolregio Amsterdam is een van die internationaal concurrerende stedelijke regio's. Om onze concurrentiepositie te behouden en te vergroten moeten we samen blijven optrekken, samen sterker worden. Dat betekent ook dat we meer mensen moeten kunnen huisvesten in de metropool. In Amsterdam is binnenstedelijk nog wel wat ruimte, maar niet alle vraag kunnen we binnen de stad accommoderen en de mooie groene landschappen die onze metropool zo'n aantrekkelijk vestigingsklimaat geven, willen we absoluut behouden. Het is dus heel goed dat Almere zo'n grote woningbouwopgaaf voor haar rekening wil nemen. Overigens kan dat alleen als Almere ook via de westkant verbonden wordt met de rest van de metropool. Zonder IJmeerlijn gaat het niet.

### Paul Schnabel, directeur Sociaal en Cultureel Planbureau

Vitaliteit en leefbaarheid zijn afhankelijk van variatie en variantie, afwisseling en verschil. Almere is nog teveel almaar meer van hetzelfde geweest. Waar mensen wonen, moet ook werk zijn. Een grote stad vraagt om een creatieve kern van bewoners en van voorzieningen om uit te gaan, muziek te horen en kunst te beleven. De schaalsprong moet niet alleen kwantitatief, maar ook kwalitatief gemaakt worden. Almere is nu vooral midden-middenklasse en mist de uitdaging van het verschil met andere sociale groepen en het verschil van de uitdaging door anderen. Als dat er komt, zal Almere almaar meer de tweelingstad met Amsterdam kunnen worden.



### Pieter Tordoir, hoogleraar Economische Geografie UvA

De Noordelijke Randstad profiteert sterk van de schaalsprong van Almere. De sprong zorgt voor een grote uitbreiding van de beroepsbevolking in het Daily Urban System van de Noordelijke Randstad. Zonder uitbreiding wordt de economische groei van de regio op afzienbare termijn structureel gesmoord en worden potentiële agglomeratie voordelen gemist. Almere krijgt extra economische waarde indien de stad zich 'compleet' ontwikkelt en alzijdig goed wordt ontsloten, omdat dit condities zijn voor een motorfunctie voor ondernemerschap en innovatie waar de gehele regio van profiteert. Almere moet de onmiskenbare dynamiek van de eigen ondernemende bevolking generaties lang goed kunnen blijven accommoderen. Zo wordt en blijft de stad levend. In Nederland hebben we daar nog onvoldoende ervaring mee. We bouwen buitenwijken die uiteindelijk letterlijk en figuurlijk vergrijzen. Dat te voorkomen, daar ligt eigenlijk de grootste uitdaging voor zowel Almere als de regio.





### Dirk Frieling, voorzitter Vereniging Vrienden van de Markerwaard

Het kabinetsbesluit over de verdere groei van Almere is een evenwichtig besluit dat voor de ruimtelijke ontwikkeling een duidelijke keuze maakt, maar ook enige jaren uittrekt voor onderzoek of die keuze ook economisch de juiste is. De economische onderbouwing van het ruimtelijke voorkeursmodel is dan ook zwak: 1) Economische structuurvarianten zijn niet onderzocht. 2) Voor de IJmeerverbinding is van Almere uit gezien alleen een zuidwestelijke ov-variant bekeken, terwijl ook wegverbindingen – ook in westelijke en noordwestelijke richting – verkeerskundig plausibel zijn. 3) de status van het IJmeer als beschermd natuurgebied is wetenschappelijk dubieus. Wordt dit erkend dan is natuurcompensatie à raison van 1 mld. euro overbodig.

### Arnold Reijndorp, hoogleraar Stadsociologie UvA

Het kenmerk van een stad is diversiteit op elk gebied: bevolking, omgeving, werkgelegenheid, voorzieningen. Een stad is ook emancipatiemachine, plaats van maatschappelijke integratie en sociale stijging. Op al die punten heeft Almere ambities geformuleerd. Een eigen hogeschool is daarvan bij uitstek het symbool. Die ambities kunnen alleen worden gerealiseerd als Almere erin slaagt om de belofte van een nieuwe, duurzame vorm van suburbane stedelijkheid (eindelijk) te realiseren: een stad die OV-bereikbaarheid en een hoog voorzieningenniveau combineert met woonomgevingen en werkgelegenheid in een parkachtige setting, de kwaliteiten van de in de afgelopen dertig jaar gemaakte omgeving – water, bossen, ‘wilde’ natuur en bestaande kernen als Almere Haven – uitbuit als magneet voor bewoners, recreanten én toeristen. Maar belangrijker is nog, dat die uitbreiding van de stad het werk is van de (oude en nieuwe) burgers van Almere.



### Hein Dijkstra, Hogeschool Windesheim

Windesheim heeft al Flevolandse studenten. Toch blijkt als je naar het totaal van Flevoland kijkt dat te weinig mensen naar het hbo gaan. En als ze gaan, vertrekken ze en keren niet terug. Voor verdere ontwikkeling heeft Flevoland hoger geschoolden nodig. Windesheim voelt de bijdrage aan de ontwikkeling van Flevoland door hoger onderwijs, onderzoek en dienstverlening als haar maatschappelijke opdracht. Windesheim kiest voor de ontwikkeling van een hogeschool met een breed aanbod aan opleidingen. We willen snel breedte en massa creëren, waarna ruimte is voor kleinere, meer specifieke opleidingen. De Hogeschool van Amsterdam heeft in achtereenvolgende jaren steeds één opleiding neergezet. In totaal zijn dat er nu vier. Windesheim is met de Hogeschool van Amsterdam in gesprek om deze opleidingen over te dragen en op te nemen in de nieuwe hogeschool.

### Dietmar Werner, directeur Volker Wessels Vastgoed

Het is een goede zaak dat de rijksoverheid en de gemeente Almere overeenstemming hebben bereikt over de Schaalsprong en de bijbehorende hoogwaardige infrastructuur. Almere kan zo uitgroeien tot een stad die onderscheidend is, de stad van de 21<sup>e</sup> eeuw. Een unieke en ongekennde kans! Om hoogwaardigheid te kunnen bereiken zal geëxcelleerd moeten worden op vele terreinen. Samenwerking zal daarbij een nieuwe impuls en dimensie moeten krijgen. Dit betekent onder meer het vroegtijdig aangaan van allianties tussen partijen. Allianties die letterlijk en figuurlijk gericht zijn op duurzaamheid. Vastgoedontwikkelaars willen van meet af aan meedenken in duurzame processen. Volker Wessels Vastgoed wil in dat proces graag een majeure bijdrage leveren.



### Nico Papineau Salm, stadsdeelwethouder Zeeburg Amsterdam

De verbinding tussen Almere en Amsterdam zorgt ervoor dat IJburg niet meer het eind van Amsterdam is. IJburg komt centraal te liggen tussen het centrum van Amsterdam en Almere en is daarmee een belangrijk scharnierpunt in de metropoolregio. Dit geeft voordelen voor bewoners die zich gemakkelijker kunnen verplaatsen. Daarnaast verwachten wij positieve effecten voor werkgelegenheid en economie in Amsterdam en dan vooral in het nieuwe stadsdeel Oost. Wij gaan graag met Almere in gesprek hoe we deze kansen verder kunnen benutten.



### John van der Vegt, directeur Almeerse Scholen Groep

De jonge stad Almere heeft potentie. Het barst van de jongeren, bruist van talent en biedt kansen. Maar dan moeten mbo-ers en havo-studenten wel een vervolgstudie kunnen vinden in hun eigen stad. En niet verbannen worden naar 'het oude land'. Daarom kan Almere trots zijn dat het een complete hogeschool krijgt. En dus 5.000 studenten. Zij zullen bijdragen aan een hoger opleidingsniveau en meer voorzieningen in de stad. En aan een bruisende en dynamische stad. Daarom verdienen het kabinet, de provincie, de gemeenten Almere en Lelystad en de Hogeschool Windesheim alle waardering dat ze hun nek hebben uitgestoken. En nu vooral blijven investeren in onderwijs. Dat geeft de stad toekomst!

### Pieter Jan Datema, regiodirecteur Ymere

Binnen het oostelijk deel van de Schaalsprongas, dat gekenmerkt wordt door landelijke woon- en werkmilieu, heeft Almere gekozen voor het plan van Ymere voor Almere Hout Noord: 'Wijk voor initiatieven'. Een ondernemende, talentvolle en ecologische wijk. Een sociaal duurzame wijk, waar de functies weer als vanouds gemengd zijn en waar schaal en opzet uitnodigen tot ontmoeting. Een 21e eeuwse tuinstad, volkstuin en suburb in één. Een wijk die initiatieven van bewoners en ondernemers in de wijk aanjaagt en faciliteert. Een wijk waar ecologie in een groene en waterrijke omgeving onderdeel van het dagelijks leven is. Wijk voor initiatieven biedt een uniek woon- en werkmilieu voor stad en regio, met een sterke identiteit.



### Vera Dam, directeur Natuur en Milieu Flevoland

Groei van Almere biedt unieke kansen voor de kenniseconomie en het profiel van Almere. Nergens in Nederland is zoveel ruimte om te experimenteren met duurzame vormen van bouwen, vervoer, energie, natuur en recreatie. Almere als nationaal duurzaamheidslaboratorium. Waarom niet? Ook hoger onderwijs kan hierbij een prachttrol vervullen! Bij de groei van Almere is belangrijk de goede volgorde vast te houden: eerst natuurherstel en daarna eventueel andere ontwikkelingen, zoals buitendijks bouwen. Terecht kiest het kabinet voor een gezonder Markermeer en IJmeer. Groei van Almere kan zonder de openheid van het IJmeer aan te tasten. 'Door het water naar binnen te halen' ontstaan unieke woonmilieus met waterrijk wonen. Maar het nu beschikbaar gestelde budget is wel een heel bescheiden eerste stapje.

### Ans van Berkum, directeur Architectuurcentrum CASLa

Een nieuwe kwaliteit bereikt Almere door de eigen stadsbewoners tot de grote trekkers van de zo open mogelijk geformuleerde plannen te maken. De ontwikkeling van de hardware wordt voor een aanzienlijk deel anders aangepakt. Vormen van Particulier Opdrachtgeverschap krijgen ruim baan. Collectieven gaan aan de slag in stadsdelen waarin weer functiemenging mogelijk is. Dan de software: het samenleven krijgt een impuls door grote en kleine projecten in de creatieve culturele sector te stimuleren. De ambitie om in 2018 Culturele Hoofdstad van Europa te worden wakkert het vuur aan. Almere wordt het kernexperiment in een Europees netwerk van New Towns door het bouwen te combineren met een sociale en culturele agenda.



#### SUMMARY

In the Vision on the Spatial Structure of the Randstad 2040, follow-up to the Spatial Planning Policy Document, the government has chosen to develop the 'Jump-in-Scale' project for the city of Almere. In order to accommodate the growth in the northern region of the Randstad conurbation by 2040, Almere will need to undergo large-scale urban development. This presents a particularly challenging task when combined with improving the ecological quality of Markermeer and IJmeer, especially considering the urbanization will extend beyond the dykes. Almere is the largest urban expansion project within the Randstad for the coming thirty years. The proposed plan is to realize an additional 60,000 homes by 2030, making Almere the fifth largest town in the Netherlands. The criteria for the development of Almere are that it should be developed in close conjunction with Amsterdam, enhance the appeal of the city and bolster the economic competitiveness of the metropolitan region of Amsterdam and the northern region of the Randstad as a whole.

Het verbeteren van de bereikbaarheid in de Randstad is een cruciale voorwaarde voor economische groei, ruimtelijke dynamiek en sociale ontwikkeling. Het kabinet kiest in de Structuurvisie Randstad 2040 voor een koppeling van verstedelijking én bereikbaarheid op het schaalniveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad. Betere benutting van het stedelijk gebied maakt het draagvlak van hoogwaardig openbaar vervoer groter. Ook de relatie tussen de auto en het openbaar vervoer moet verbeterd worden.

# Drager ontwikkeling van Amsterdam



Ton Bossink, DRO gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam is druk doende met het opstellen van een structuurvisie. Hierin wordt de ambitie voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de hoofdstad verwoord. Leitmotiv daarbij is dat Amsterdam in de toekomst Economisch sterk en Duurzaam moet zijn om de welvaart en het welzijn van de bewoners en bezoekers van de stad op lange termijn te borgen. De ambitie is dan ook om Amsterdam verder te ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame kernstad van de metropoolregio Amsterdam.

Achter de woorden 'kernstad van de metropoolregio' ligt de kernopgave om te zoeken naar een slimme combinatie van accommoderen van groei gekoppeld aan verbetering van bereikbaarheid. Amsterdam is immers geen eiland maar onderdeel van een groter functionerend geheel. De kriskrasrelaties in de Amsterdamse regio zijn groot op alle gebieden: wonen, werken en recreëren. Bij de zoektocht naar de juiste match wordt dus gekeken vanuit regionaal perspectief. Hierbij geldt het door de regio opgestelde Ontwikkelingsbeeld 2040 voor de metropoolregio als vertrekpunt. Dragere van dit verhaal zijn onder meer het opvangen van de ruimte-vraag voor wonen en werken binnen bestaand stedelijk gebied, het vrijwaren van het kostbare landschap van verstedelijking en het verder uitbouwen van het regionaal openbaar vervoersysteem. In de structuurvisie Amsterdam 2040, waarvan het visiedeel onlangs door het college van B&W is vastgesteld, wordt verder invulling gegeven aan het intensiveren van de bestaande stad in samenhang met het beter benutten van bestaande OV-infrastructuur en het gelijk opgaan van transformaties en ontwikkeling van de stad met toevoegingen op het regionale OV-systeem.

Dit leidt tot de volgende ontwikkelingsrichtingen. De Noordtangent, een hoogwaardige busverbinding, maakt de verstedelijking van de noordwestelijke IJ-oever en de Zaanstreek mogelijk. Op termijn kan deze worden doorgetrokken via de noordoostelijke IJ-oevers wanneer ook daar verdere verstedelijking plaatsvindt.

De IJmeerverbinding koppelt de tweede fase van IJburg aan de ontwikkelingen op de Zuidas en aan de schaa sprong van Almere. Een regionaal, een doorgetrokken Noordzuidlijn of Oostwestlijn, kan de stad beter met Schiphol verbinden en maakt ontwikkelingen mogelijk op de Airportcorridor. Verdichting van Amsterdam-West kan rondom de bestaande Ringlijn. De Westtangent kan de havens, de Westelijke Tuinsteden en Schiphol aan elkaar schakelen, waardoor woon- en werkgebieden aan de westkant beter worden ontsloten. Het doortrekken van de Ringlijn naar Noord kan op de lange termijn (na 2029) de verstedelijking in de haven binnen de ring verbinden met de noordwestelijke IJ-oevers. Tenslotte wordt verder verdicht rondom bestaande stations. Voorbeelden daarvan zijn de stations Amsterdam-Zuid (Zuidas), Sloterdijk, Bijlmer Arena en Amstel.

De rode draad bij al deze toevoegingen is keer op keer dat de OV infrastructuur als drager fungeert voor de gewenste stedelijke ontwikkelingen. We praten hier over een wensbeeld, een visie. De eerste stappen worden hierin de komende 10 jaar gezet. De Noordzuidlijn wordt afgemaakt en met de Noordtangent en de Westtangent wordt een start gemaakt. Om ook in de huidige economische situatie de stedelijke ontwikkelingen te koppelen aan uitbreiding van het regionale OV-net moeten slimme keuzes worden gemaakt in de fasering. De gemeente wil juist nu ambitie tonen en laten zien dat het ernst is om de stad een duurzame ontwikkeling te geven.

## SUMMARY

The City of Amsterdam is hard at work drawing up its own strategic agenda, which gives expression to the capital's spatial development ambitions. Ton Bossink explains 'The central theme of this strategy is that the public transport infrastructure functions as a support for prospective urban developments.'



# Stedenbaan als voorloper

Lodewijk Lacroix, programmadirecteur Stedenbaan

In het programma Stedenbaan werken de overheden in de Zuidvleugel van de Randstad samen met NS en ProRail aan sterkere steden en een beter openbaar vervoer. De aanpak van het programma kan op Randstadniveau dezelfde betekenis hebben.

Inmiddels is met visieontwikkeling voor het Zuidvleugelnet OV de relatie tussen Stedenbaan en het regionale openbaar vervoer in de Zuidvleugel meer op de agenda gekomen. Mobiliteitsmanagement komt op de agenda: circa 90 procent van de inwoners en arbeidsplaatsen rond de stations in 2020 wonen en werken daar nu al. Mobiliteitsmanagement kan helpen om deze mensen en hun werkgevers vaker voor de trein te laten kiezen.

Een interessant aspect van Stedenbaan is dat de bovenstaande aanpak het voor NS mogelijk maakt om zonder extra exploitatie-verliezen ruim voor 2020 de extra Sprinters te gaan rijden (uitgaande van de huidige randvoorwaarden in bijvoorbeeld de vervoerconcessie). Vervoerkundig is Stedenbaan relevant op Randstadniveau, omdat de effecten van de verbetering van het treinproduct het schaalniveau van de Zuidvleugel overstijgen. De extra Sprinters rijden langs het nieuwe station Sassenheim naar de metropoolregio Amsterdam; de nieuwe moderne Sprintertreinen rijden nu tussen Den Haag en Utrecht en straks tussen Rotterdam en Utrecht. Dit betekent ook dat de business case voor het spoorboekloos rijden van de Sprinter sneller binnen bereik kan komen door afstemming van de inzet door de overheden langs de gehele corridor Dordrecht-Amsterdam. Een interessante opgave voor het nieuwe OV-bureau Randstad!

Stedenbaan beoogt het bekende kip/ei-dilemma tussen ruimtelijke ontwikkeling en openbaar vervoer te verbeteren. Het probleem is bekend en speelt niet alleen in de Zuidvleugel: verbeteren van het openbaar vervoer zonder voldoende zekerheid over het ruimtelijke programma levert forse exploitatierisico's voor het openbaar vervoer op. Maar zonder zicht op openbaar vervoer komt de gebiedsontwikkeling niet op gang. Een belangrijke oplossing is de organisatie van een besluitvormingsproces waarbij niet óf aan de RO óf aan de OV-kant teveel risico's komen te liggen. Stap voor stap toewerkend naar een gezamenlijk besluit over gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid. Hierbij is een ondernemende cultuur bij overheden vervoerder conditio sine qua non.



Stedenbaan wil komen tot afstemming van ruimtelijke en vervoer programma's op corridorniveau. De business case van de frequentieverhoging van de Sprinter ontstaat vanuit de samenhang van de ontwikkeling van de knooppunten langs de lijn. De groei van het aantal in- en uitstappers moet goed worden gespreid op corridorniveau. De gezamenlijke partijen gaan in 2010 met elkaar uitwerken op welke wijze deze programmaregie het beste ingevuld kan worden. Met de bouwcrisis en de mogelijke gevolgen hiervan voor de bouwprogramma's wordt dit des te urgenter. Het voortouw zal hierbij liggen bij de regio's, omdat zij het meest direct samenwerken met de gemeenten. De bijdragen van het programmabureau Stedenbaan, de provincie Zuid-Holland en de ministeries aan de regie op corridorniveau worden verder ontwikkeld.

De leerervaringen die Stedenbaan hiermee opdoet, kunnen relevant zijn voor de gehele Randstad. Het kabinet heeft dit onderkend door Stedenbaan in de structuurvisie Randstad 2040 te identificeren als voorloper van het in samenhang ontwikkelen van ruimte en mobiliteit. De Zuidvleugel stelt ook in 2010 haar ervaringen met Stedenbaan graag ter beschikking om samen verder te bouwen aan een sterke en concurrerende Randstad.

## SUMMARY

In their Stedenbaan programme, the government bodies in the South Wing of the Randstad metropolitan area are working together with Dutch Railways and ProRail to create stronger towns and cities, and better public transport. Lodewijk Lacroix is convinced that this very approach can be just as effective throughout the Randstad.

# Duurzaam en van hoge kwaliteit

Piet Rietveld, hoogleraar Ruimtelijke Economie VU

De Randstad wordt gekenmerkt door ruimtelijke onbalans van wonen en werken. Voor een deel is dat onvermijdelijk: grote steden zijn immers per definitie centra van werkgelegenheid met meer arbeidsplaatsen dan werkzame personen. Bij de omliggende gemeenten is het omgekeerde het geval. Een aardig voorbeeld is verder Schiphol dat zich als airport city presenteert: deze luchthaven deelt veel kenmerken met gewone steden, maar er wonen geen mensen. De pendelafstand van Schipholwerkers is dan ook dubbel zo hoog als die van andere werkende Nederlanders. Deze ruimtelijke onbalans in de steden (en Schiphol) legt een forse druk op de transport infrastructuur die de dagelijkse beweging van pendelaars met zijn sterke piek moet zien te accommoderen.

Onze verwachting voor de toekomst van de Randstad tot 2040 is dat deze zal blijven groeien; krimp doet zich elders in Nederland voor. Nu intussen verdere stappen zijn genomen met betrekking tot Anders Betalen voor Mobiliteit zal – indien de congestieheffing goed vormgegeven wordt – het fileprobleem wat verminderen, maar bij verdere groei zal de aanleg van extra infrastructuur onvermijdelijk zijn. Een belangrijke eis daarbij is dat rekening gehouden wordt met eisen op het terrein van duurzaamheid en kwaliteit. Met de voortdurende aanscherping van technische eisen bij auto's zal de emissie van vervuilende stoffen op langere termijn steeds minder een probleem zijn. De grote uitzondering zal ongetwijfeld betrekking hebben op CO<sub>2</sub> uitstoot en op het gebruik van fossiele brandstoffen. In het perspectief van mogelijk sterk groeiende prijzen van fossiele brandstoffen en CO<sub>2</sub> emissies is het belangrijk een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoernet te ontwikkelen in de Randstad.

De tweede belangrijke eis is die van kwaliteit. Naarmate de inkomens stijgen, zal de waardering voor hoogwaardige transport infrastructuur en van hoogwaardige ruimtelijke vormgeving stijgen. Tot deze behoefte aan hoogwaardigheid behoort ook de behoefte aan voldoende vierkante meters per woning en van groen in de directe leefomgeving bij velen. Het zal een hele uitdaging zijn om compacte ontwikkelingen die wenselijk zijn voor bijvoorbeeld de stimulering van openbaar vervoer te combineren met de woonwensen van velen als het gaat om ruimte.



Naast de aanleg van infrastructuur zijn er overigens nog andere manieren om de mismatch te verminderen en die te weinig in beeld komen als oplossingsstrategie, en die overigens minder geld hoeven te kosten. Een opvallend kenmerk van een stad als Amsterdam is dat het twee zaken combineert: de best betaalde banen in Nederland en tegelijkertijd een zeer hoog aandeel in de beschermde huursector. Dit vormt een verborgen oorzaak achter de lange pendelafstand van veel personen die in Amsterdam wonen. Het woningaanbod in de directe omgeving van hun baan is niet goed afgestemd op hun wensen. De trend is overigens dat het aandeel van de beschermde huursector licht afneemt. Het op langere termijn doortrekken van deze trend kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verminderen van de woonwerk afstanden van degenen die in de steden werken. Dit heeft natuurlijk wel consequenties voor het totale woningaanbod in de stedelijke regio's.

## SUMMARY

The Randstad is characterized by a spatial imbalance between living and working. In light of the current growth forecasts up to 2040, the construction of extra infrastructure will be unavoidable. An important requirement in this respect, insists Piet Rietveld, is that demands in the field of sustainability and quality are taken into account.

*De invloed van klimaatverandering op de ruimtelijke opgave van de Randstad*

# Klimaatmitigatie en het stedelijk warmte-eiland

De structuurvisie Randstad 2040 heeft nadrukkelijk oog voor de wateropgave die ontstaat als gevolg van klimaatverandering. Stedelijke warmte en mitigatie plaatst de ruimtelijke ordening echter voor forse nieuwe opgaven.



Frank van der Hoeven, bouwkunde TU Delft

Wolter Lemstra diende in de Eerste Kamer twee moties in die samen geleid hebben geleid tot de Structuurvisie Randstad 2040. Beide moties werden unaniem aangenomen.<sup>1</sup> Eén van de beweegredenen om beide moties in te dienen had te maken met klimaatverandering. Als oud-secretaris-generaal van het ministerie van VROM zag Lemstra de urgentie om nu al in te spelen op een veranderend klimaat. De Structuurvisie Randstad 2040 snijdt dat thema dan ook nadrukkelijk aan.

De visie vertaalt klimaatverandering in een ruimtelijke problematiek en koppelt deze aan de opgave met betrekking tot kustbescherming, de ruimte voor grote rivieren, de verzilting en aan een toekomstig zoetwater tekort. Klimaatverandering is dan ook als thema prominent opgenomen in de paragraaf 'Van Groene Hart naar Groenblauwe Delta: beschermen, ontwikkelen en klimaatbescherming'.<sup>2</sup> De vraag die in dit artikel gesteld wordt is of de relatie tussen klimaatverandering en stedelijke ontwikkeling / ruimtelijke ordening daarmee voldoende afgedekt is.

In december 2008 organiseerde de TU Delft in samenwerking met de Vereniging Deltametropool en het ministerie van VROM een internationale expert-meeting naar aanleiding van de pas verschenen Structuurvisie Randstad 2040. Het was op die bijeenkomst met name Simin Davoudi die opmerkte dat Randstad 2040 vooral ging over adapta-

tie, en maar beperkt aandacht had voor mitigatie.<sup>3</sup> Simin Davoudi, professor of Environmental Policy and Planning aan de Newcastle University, bracht een half jaar later (zomer 2009) haar boek *Planning for Climate Change* uit met de ondertitel: *Strategies for Mitigation and Adaptation for Spatial Planners*.<sup>4</sup> Voor wie Randstad 2040 er nog eens op doorneemt, zal merken dat Davoudi een punt heeft. VROM kiest onomwonden voor adaptatie.

## ADAPTATIE EN MITIGATIE

Wat is nu het verschil tussen adaptatie en mitigatie? Klimaatadaptatie is de strategie of beleidslijn die onderkent dat het klimaat structureel aan het veranderen is, en wel zodanig dat het nodig is om de economie, de maatschappij en de ruimtelijke ordening aan te passen aan de nieuwe omstandigheden. Klimaatmitigatie is de strategie of beleidslijn die onderkent dat het eigen handelen mede oorzaak is van die structurele

veranderingen en dat het eigen handelen om die reden aanpassing vereist. Klimaatmitigatie zet dus in om de oorzaak van klimaatverandering weg te nemen en is direct verbonden met het streven om de uitstoot van zogenaamde broeikasgassen terug te brengen.

Aanhangers van beide benaderingen zijn het in het verleden lang niet altijd met elkaar eens geweest. Voor een klein land als Nederland is er veel voor te zeggen om tegelijkertijd in te zetten op beide strategieën. Ook al gooien we radicaal het roer om en wordt Nederland in korte tijd klimaatneutraal, dan nog zal het klimaat veranderen onder invloed van wereldwijde ontwikkelingen. Het protest dat we ons als laag land wel heel erg moeten inspannen om ons gebied bewoonbaar te houden, wordt pas echt geloofwaardig wanneer we niet langer mede oorzaak zijn van het klimaatprobleem. De verschillen tussen adaptatie en mitigatie klinken wellicht theoretisch maar zijn toch goed bruikbaar om het huidige beleid te kenschetsen. Dat ruimtelijk beleid zet in op tastbare opgaven als de aanpassing aan een hogere zeespiegel en aan dynamischere rivieren. Het rijk heeft daarnaast samen met de lagere overheden een nationale adaptatiestrategie opgesteld 'Maak ruimte voor klimaat!'.<sup>5</sup> Die strategie beschrijft hoe de ruimtelijke inrichting van Nederland 'klimaat-

bestendig' te maken is. De strategie omvat zogenaamde 'routeplanners' voor bijvoorbeeld natuur, het stedelijk gebied, waterveiligheid en het Groene Hart.<sup>6</sup> Een vergelijkbare ruimtelijke strategie die er voor zorgt dat de Randstad zich klimaatneutraal ontwikkelt, een ruimtelijke strategie die de uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere broeikasgassen terugbrengt, ontbreekt vooralsnog.

#### KLIMAATMITIGATIE

Recent heeft de Europese Unie een doelstelling neergezet om de CO<sub>2</sub> uitstoot in 2050 met 95% terug te brengen.<sup>7</sup> Dat vraagt om een radicale omslag ten aanzien van bebouwing, stedelijke gebieden, infrastructuur, ruimtelijke inrichting en energievoorziening. De toekomstvisie Randstad 2040 is middels een Plan-MER getoetst op zijn milieueffecten waaronder klimaat. Uit die evaluatie blijkt dat voor wat betreft klimaatadaptatie (criterium: veiligheid tegen overstromen) weinig afstand bestaat tussen de kabinetsvisie en het gewenste niveau van duurzaamheid. Diezelfde afstand is echter groot voor wat betreft klimaatmitigatie (criterium: uitstoot van broeikasgassen). De Plan-MER concludeert tevens dat 'naast de ruimtelijke ordening op een hoger schaalniveau, ook keuzes op het concrete plan- en projectniveau van groot belang zijn om duurzaamheidsdoelstellingen te kunnen halen'.<sup>8</sup>

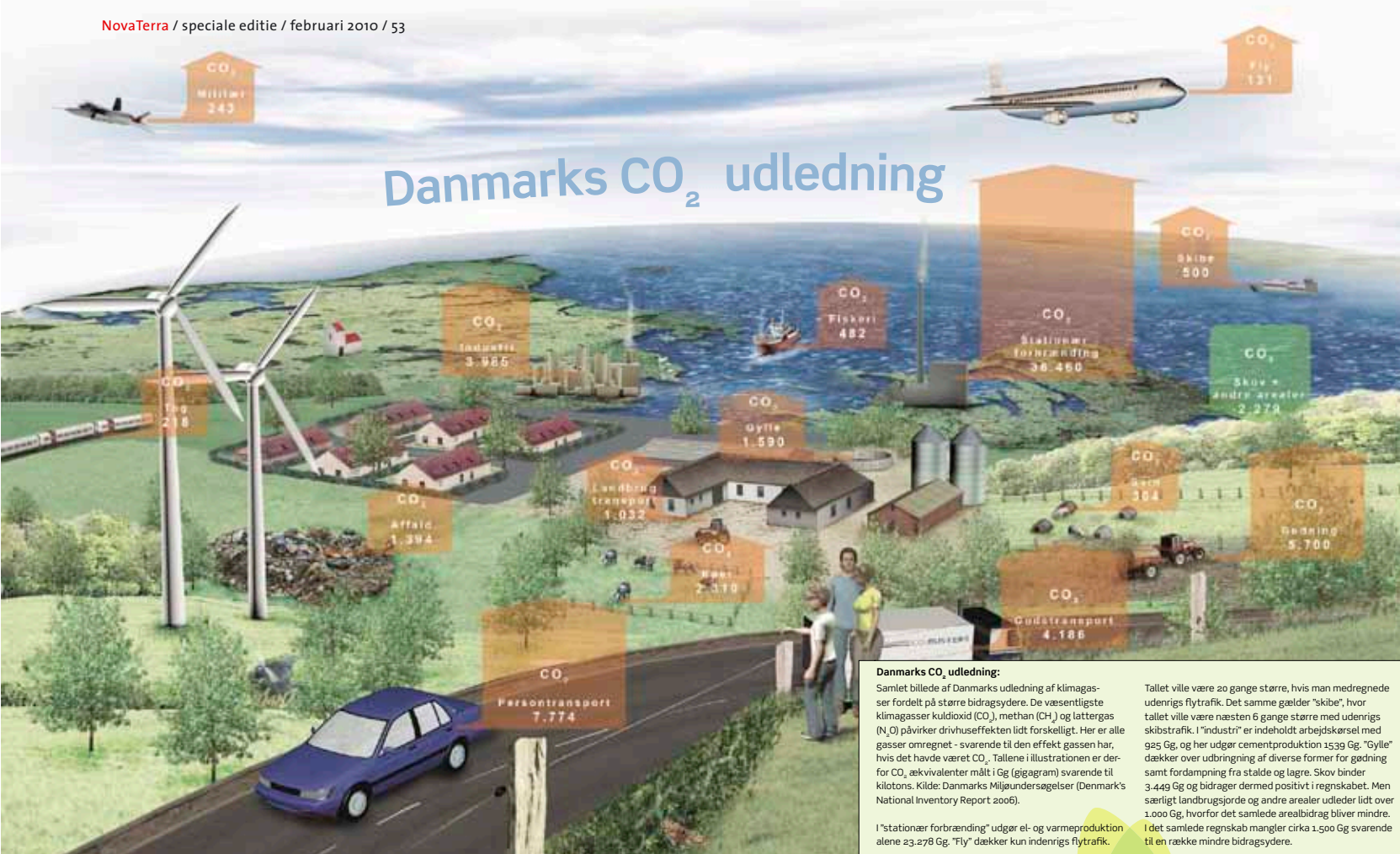
Dat is een serieus aandachtspunt omdat er op dat projectniveau dus nog geen aandacht lijkt te bestaan voor mitigatievraagstukken. Om een concreet voorbeeld te geven: Randstad 2040 omvat een aantal 'goede en robuuste internationale verbindingen': waaronder de A4 Amsterdam – Antwerpen. Op dit moment ontbreken er nog een aantal schakels in deze noord-zuid route, waaronder het traject tussen Delft en Schiedam. In de planstudie en de MER-rapportage voor het ontbrekende stuk asfalt door het Midden-Delfland is de uitstoot van CO<sub>2</sub> niet onderzocht. Er wordt dus geen inzicht geboden in de vraag hoe het al dan niet aanleggen van een nieuwe autosnelweg zich vertaalt in meer of minder uitstoot van zogenaamde broeikasgassen. Anno 2009 nemen de heer Eurlings en Mevrouw Cramer dus een besluit om de autosnelweg A4 aan te leggen zonder inzicht in de vraag hoe het project zich verhoudt met de lokale, nationale of Europese klimaatdoelstellingen. Dit type afweging wordt nog altijd niet gemaakt. En dat terwijl het toch echt aannemelijk is dat die 100.000 extra auto's per dag tussen Rotterdam en Den Haag de nodige CO<sub>2</sub> uitstoten.

#### GIDSLAND

Ten aanzien van het vertalen van energieën klimaatvraagstukken naar ingrepen in de ruimtelijke structuur van de Randstad is dus nog wat werk te verzetten. Denemarken is in dat opzicht een bijzonder gidsland. Hier heeft de helft van de gemeenten zich vrijwillig geëngaat aan ambitieuze klimaatdoelstellingen. De Deense Vereniging voor Natuurbehoud (Danmarks Naturfredningsforening) trekt dit 'Climate Communities' initiatief. Gemeenten worden in vier stappen zo'n 'Climate Community'. De burgemeester tekent een verklaring om de CO<sub>2</sub> uitstoot van zijn of haar gemeente terug te brengen met 2% per jaar tot en met 2025. De gemeente brengt haar eigen CO<sub>2</sub> productie in kaart. De gemeente maakt een plan van aanpak. De gemeente implementeert dat plan en monitort de vooruitgang.<sup>9</sup> Kopenhagen is één van de gemeenten die vrijwillig een dergelijke verplichting is aangegaan. Kopenhagen heeft

#### UITVOERINGSALLIANTIE KLIMAATBESTENDIGE STEDEN

Het klimaatbestendig inrichten van het stedelijk gebied is één van de ruimtelijke opgaven in de structuurvisie Randstad 2040. De alliantie klimaatbestendige steden, die momenteel in oprichting is, werkt deze opgave uit. Het aanpassen van het stedelijk gebied aan het veranderende klimaat staat daarin centraal. Oplossingen op het gebied van klimaatadaptatie liggen in de ruimte. In een dichte binnenstedelijke omgeving staat een integrale aanpak centraal. De alliantie wordt gevormd met de grote steden. Zij hebben een duidelijk verbindend element. Het zijn stedelijke centra met grootstedelijke opgaven en hoge ambities op het vlak van binnenstedelijke verdichting. Gerelateerd aan deze verdichting hebben zij vergelijkbare opgaven op het gebied van klimaat. VROM en de grote steden willen gezamenlijk bestaande kennis en ervaring bij elkaar brengen op het gebied van klimaatbestendigheid om (innovatieve) oplossingen te ontwerpen voor actuele opgaven en om blokkades bij uitvoering aan te pakken. Binnen de alliantie klimaatbestendige steden staat de uitvoeringspraktijk centraal.



zich zelfs tot doel gesteld om als eerste hoofdstad ter wereld klimaat neutraal te worden. Men is van mening dat dat doel al in 2025 bereikt kan worden.<sup>10</sup> De Deense gemeenten kennen sinds de bestuurlijke herindeling van 2007 een relatief forse gebiedsomvang die we in Nederland al snel regionaal zouden noemen. In een aantal gemeenten komt de gemeenschap jaarlijks bijeen om te besluiten over het pakket te nemen maatregelen en/of de te volgen strategie. Opvallende elementen in die strategieën zijn de energieefficiëntie van gebouwen, het stimuleren van fietsverkeer en openbaar vervoer en het op grote schaal benutten van biomassa en wind voor de energievoorziening. De Structuurvisie Randstad 2040 doet met name op dat laatste terrein opvallend weinig uitspraken. Windenergie is met name voorhanden in het kustgebied, precies waar de Randstad gesitueerd is. De spanning tussen ruimtegebruik, ruimtelijke kwaliteit en een duurzame energievoorziening is iets dat nadrukkelijk om een visie vraagt. Stilzwijgen op dit punt is niet gepast. Ook ten aanzien

van zonne-energie liggen er meer kansen in de kustzone vanwege een hogere lichtintensiteit dan elders in het land. Aardwarmte, restwarmte van glastuinbouw en industrie bieden reële kansen voor een duurzame energievoorziening en hebben elk gebiedsgebonden kenmerken waarop ruimtelijke ordening kan inspelen. Een energiegestuurde gebiedsvisie is eigenlijk een onmisbare component voor een duurzame kijk op een gebied als de Randstad. Daarbij kan men voortbouwen op soortgelijk werk dat verricht is voor de provincie Groningen.<sup>11</sup>

**OPWARMING STEDELIJK GEBIED**

Dan de adaptatie: Nederland heeft van oudsher veel ervaring ontwikkeld met de vraag hoe zaken als polders, kustverdediging en ruimte voor rivieren zich vertalen in ruimtelijke opgaven, ontwerpen, allianties en financieringsconstructies. De strijd tegen het water is diep verankerd in de Nederlandse samenleving en de ruimtelijke ordening. Draagvlak voor beleid en handelen op dat terrein zijn bijna vanzelfsprekend.

Een belangrijk aspect van klimaatverandering dat om adaptatie vraagt, blijft nog onderbelicht in de Structuurvisie Randstad 2040. Naast een stijgende zeespiegel, meer dynamiek in het rivierengebied en hevigere buien, wordt het ook warmer. De temperatuur zal vooral in de stedelijk gebieden oplopen, terwijl die hoge temperaturen tevens langer aanhouden dan we gewend zijn. Uit de internationale wetenschappelijke literatuur is bekend dat er grote temperatuurverschillen optreden tussen stad en land. Temperaturen zoals die in Nederland door het KNMI gemeten worden, betreffen nog altijd de temperaturen in het buitengebied, niet de temperaturen in de stad. Het verschijnsel dat de stad warmer wordt en met name 's nachts ook warmer blijft, staat bekend als het 'urban heat island' effect, het stedelijke warmte-eiland effect. Het gaat hier om aanzienlijke effecten. Het temperatuurverschil tussen stad en land kan met name 's nachts oplopen tot wel tien graden Celsius.<sup>12</sup> Dergelijke stedelijke warmte-eilanden ontstaan door een combinatie van het



ontbreken van schaduwwerking en verdamping, en door het absorberen van warmte door materialen als beton, asfalt en baksteen. Dat beton, asfalt en baksteen geeft 's nachts een deel van de opgeslagen energie af in de vorm van infrarood straling. Door de aanwezige bebouwing heeft de wind minder vrij spel en zal een deel van de opgehoopte energie blijven hangen in de stad. Terwijl die stedelijke warmte-eilanden in het buitenland goed bestudeerd zijn, weten we er in Nederland niet veel van. Er bestaat slechts één studie uit 1975 met betrekking tot de situatie in de provincie Utrecht.<sup>13</sup> Vanuit de inhoud bezien zijn we slecht voorbereid op een situatie waarbij klimaatverandering de warmte problematiek in het stedelijk gebied van de Randstad verder zal verhevigen.

#### WARMTE STRESS

De recente hete zomers (2003, 2006) in noordwest-Europa hebben de problematiek duidelijk onder de aandacht gebracht van een breder publiek. Het effect van warmte op mensen wordt beschreven aan de hand van 'thermal comfort' en 'heat stress'. Comfort heeft vooral betrekking op de gemoedstoestand van mensen. Stress heeft daarbij ook gevolgen voor het lichamelijk welbevinden. Het meest verstrekende gevolg van warmte stress is het vroegtijdig overlijden. Zo wordt verondersteld dat de hittegolf van 2003 in Europa zeker 80.000 doden heeft gekost onder wie zo'n 1.800 inwoners van Nederland. Daarmee is de hittegolf van 2003 verreweg de grootste natuurramp die Europa ooit getroffen heeft. In tegenstelling wat soms verondersteld wordt betreft het hier geen 'vroegtijdige oogst' van overlijden.<sup>14</sup> Na de beide hittegolven is slechts een beperkte statistische daling opgetreden van het aantal overledenen die de zomerse piek compenseren. Die beperkte daling is zelfs al in het aantal van 80.000 doden verdisconteerd.<sup>15</sup>

Hitte gaat verder vaak gepaard met hoge concentraties ozon en fijn stof die op hun beurt weer de gezondheid van burgers beïnvloeden. Verder zal hitte ook zijn invloed hebben op het energiegebruik. Nederlandse woningen zijn lang niet allemaal berekend

op langdurige hittegolven. Bewoners zullen de hitte in toenemende mate bestrijden met airconditioning. Een toenemend zomers energiegebruik zal het voordeel van een lager energiegebruik in de winter weer (deels) te niet doen.

Hitte heeft ook economische gevolgen. Zo is de economische schade van de hittegolf van 2003 in Europa geschat op 13 miljard euro.<sup>16</sup>

Er bestaat al redelijk wat aandacht voor de relatie tussen gebouw en klimaat. In de jaren twintig werden in het kader van het 'Nieuwe Bouwen' al stadsplattegronden ontwikkeld die rekening hielden met de bezonning van individuele woningen.

Op stedelijk en regionaal gebied zijn die inzichten minder sterk ontwikkeld. De Randstad vormt, net als de Brabantstad of het KAN-gebied, een stedelijk netwerk dat bestaat uit een complex geheel van steden, plaatsen, dorpen, Mainports, glas- tuinbouwgebieden, landelijke gebieden,

natuurgebieden en water. Al die elementen beïnvloeden elkaar in klimatologisch opzicht. In de komende decennia zal dat patroon fors veranderen. Alleen al in de Randstad zal (volgens Structuurvisie Randstad 2040) 30.000 hectare nieuw woongebied gerealiseerd worden, samen met 5.000 hectare nieuwe bedrijfsterreinen en 15.000 hectare nieuwe natuur. In diezelfde periode neemt het agrarisch gebied af met 50.000 hectare.<sup>17</sup> Tevens zijn forse functiewijzigingen en veranderingen qua dichtheid voorzien in bestaand stedelijk gebied.

Het is zaak om bij al die veranderingen de belangrijkste (stedelijke) klimaatkenmerken in ogenschouw te nemen. Groen- en watergebieden zijn niet alleen goed voor recreatie. Ze werken ook verkoelend. Bedrijfsterreinen behoren met hun overmaat aan verharding tot de warmste delen van de stad. Overwegingen ten aanzien van dichtheid (schaduw), en groen (verdamping) zijn eveneens van invloed op het stedelijke warmte-



eiland. De vraag waar we die nieuwe functies onderbrengen en hoe we deze vormgeven doet er dus toe. Met een gerichte ruimtelijke ordening kunnen we het warmte-eiland effect versterken maar ook verzwakken.

**CONCLUSIE**

De Structuurvisie Randstad 2040 vertaalt de ruimtelijke opgave met betrekking tot klimaatverandering in termen van adaptatie. Die adaptatie betreft met name de aanpassing van het ruimtelijk systeem aan het watersysteem. Klimaatmitigatie en adaptatie ten aanzien van stedelijke warmte zijn nog weinig uitgewerkt. De ruimtelijke transformaties die op stapel staan, bieden kansen voor energiegestuurde gebiedsvisies en een ruimtelijke ordening die inspeelt op stedelijke warmte-eilanden. Het betreft hier duidelijke ruimtelijke orderingsopgaven die inzichten en afstemming op het schaalniveau van de Randstad vragen. Het is zaak dat beleidsmakers samen met stakeholders en kennisinstituten werk maken van deze opgaven. De voorbeelden zijn er en de kansen liggen er.

**Noten**

- 1 Hoeven, F.D. van der (2008). Laissez faire is niet goed voor de Randstad, Gesprek met indiener van 'lange-termijnmoties'. Nova Terra, Januari 2008.
- 2 Ministerie VROM (2008) Structuurvisie Randstad 2040, naar een duurzame en concurrerende Europese topregio ([www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)).
- 3 Hoeven, F.D., van der, Nadin, V., Tan, W., Rosenboom, H., Zonneveld, W. (2009) International Expert Meeting Randstad 2040. TU Delft, Delft.
- 4 Davoudi, S., Crawford, J., Mehmood, A. (2009) Planning for Climate Change: Strategies for Mitigation and Adaptation for Spatial Planners, Earthscan Publishers, London.
- 5 Commissie voor de milieueffectrapportage (2008) Kennisoverzicht Klimaatverandering ([www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)).
- 6 [www.maakruimtevoorklimaat.nl](http://www.maakruimtevoorklimaat.nl)
- 7 Traynor, I. (Wednesday 21 October 2009) Europe offers to cut emissions 95% by 2050 if deal reached at Copenhagen. Guardian, London ([www.guardian.co.uk](http://www.guardian.co.uk)).
- 8 Oranjewoud, CE Delft (2008) PlanMER voor de Structuurvisie Randstad 2040 'Naar een duurzame en concurrerende Europese topregio, Samenvatting ([www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)).
- 9 [www.dn.dk](http://www.dn.dk)
- 10 City of Copenhagen (2009) Copenhagen Climate Plan, the short version. ([www.kk.dk/climate](http://www.kk.dk/climate)).
- 11 Dobbeltsteen, A.A.J.F. van den, Jansen, S.C., Timmeren, A. van, (2007) Naar een energiegestuurd omgevingsplan Groningen, TU Delft, Delft.
- 12 Mulder, K., Rahola, B.S., Oppen, P. van. (2009) Heat in the city, An inventory of knowledge deficiencies regarding heat stress in Dutch cities and options for its mitigation. TU Delft SBR ([www.klimaatindestad.nl](http://www.klimaatindestad.nl)).

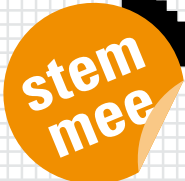
- 13 Conrads, L.A. (1975) Observations of meteorological urban effects. The heat island of Utrecht. PhD thesis, University of Utrecht, Utrecht.
- 14 zie 12.
- 15 Cheung, S.L., Herrmann, F.R., Le Roy, S., Robine, J.M., Oyen, H. van (2007) Report on excess mortality in Europe during summer 2003, EU Community Action Programme for Public Health, Grant Agreement 2005114 ([ec.europa.eu/health/](http://ec.europa.eu/health/)).
- 16 UNEP (2004) Impacts of Summer 2003 Heat Wave in Europe ([www.grid.unep.ch/product/publication/](http://www.grid.unep.ch/product/publication/)).
- 17 zie 2.

**SUMMARY**

The Randstad 2040 Structural Vision is placing a clear emphasis on the water-related challenges which arise as a result of climate change. However, urban heat and mitigation are presenting spatial planning with tough new tests. Frank van der Hoeven believes that the spatial transformations in the pipeline offer opportunities for energy-driven regional strategies and spatial planning which can turn urban heat islands to our advantage.



# CANON RO



**Wel of niet in de Canon RO?**

*Bloemkoolwijken* **Betuwelij**  
**Bouwvergunning** Cornelis Lely  
 Bisschop Godebald van Utrecht **Eo Wijers**  
**Groeikern** *Lagenbenadering*  
 Mainportbeleid **Nieuwe Hollandse Waterlinie**  
*Sicco Mansholt* **Het Groene Hart**  
**Wildviaduct** en nog 107 andere iconen.

**Ga naar [www.canonro.nl](http://www.canonro.nl) en stem!**

(v.a. 1 februari 2010)

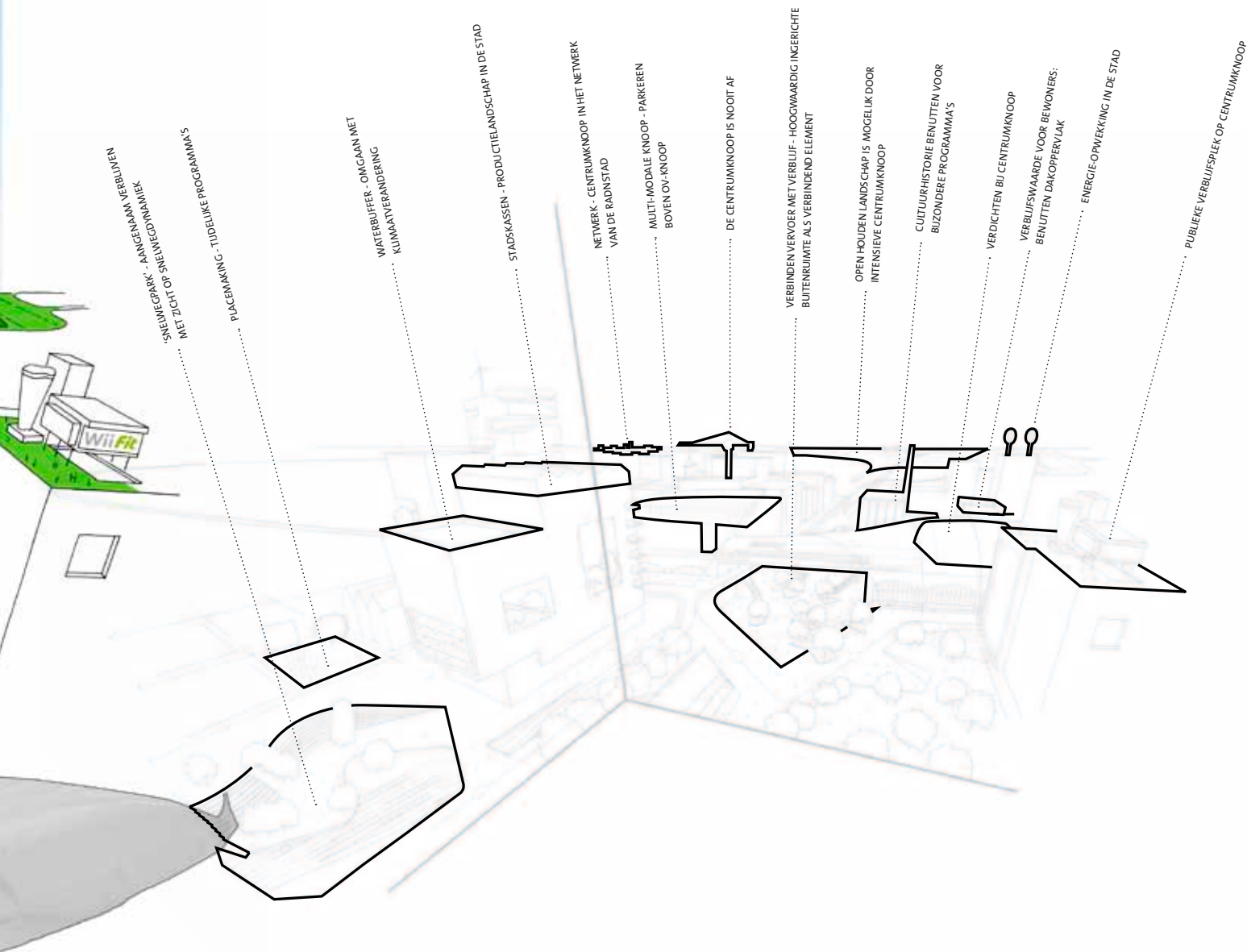




# Ontwikkeling centrum knooppunt in context zien van stedelijke regio

Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid, dat is één van de leidende principes uit de Structuurvisie Randstad 2040. Deze keuze wordt nader uitgewerkt in de Uitvoeringsalliantie Centrum- en knooppuntontwikkeling. Kennis en ontwerp hebben de alliantiepartners geholpen in hun zoektocht naar de nieuwe brandpunten van de Randstad.





Eric van Winsen, directeur Bouwfonds  
Ontwikkeling vestiging Delft  
Bert Klarus Movares, Jaap Renkema ANWB,  
Enno Zuidema en Simon Dona, Enno Zuidema  
Stedebouw

De alliantie centrum- en knooppuntontwikkeling bestaat uit vertegenwoordigers van de ministeries VROM en VenW, Bouwfonds Ontwikkeling, NS Poort, ANWB, programmabureau Stedenbaan, Bouwend Nederland en Movares. Deze partijen werken samen aan een uitvoeringsprogramma en gezamenlijk beeld op centrum- en knooppuntontwikkeling in de Randstad, voor de periode 2020–2040, gevoed door beelden van Enno Zuidema Stedebouw.

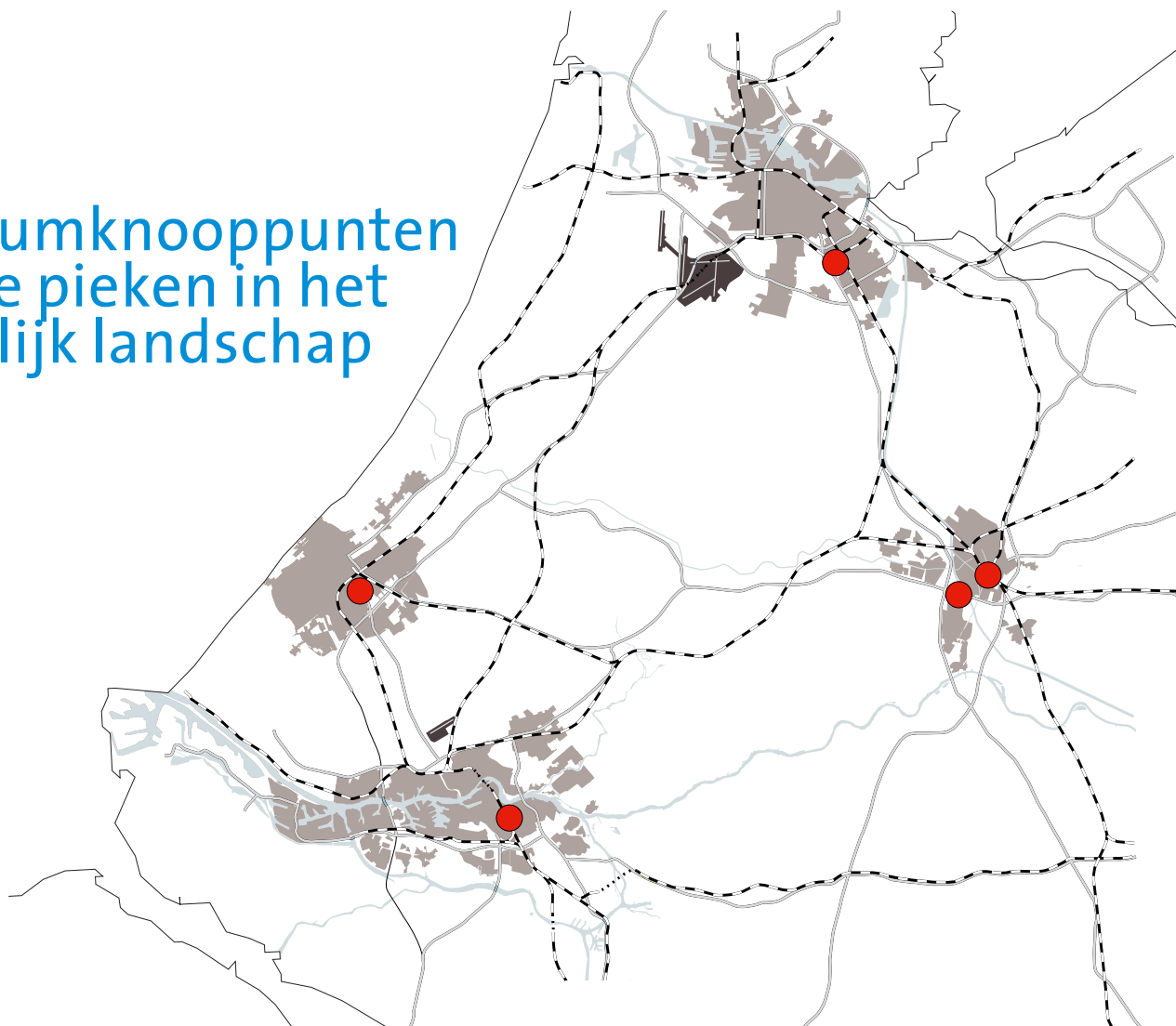
Alliantieleider Eric van Winsen, directeur Bouwfonds regio Zuid-West schetst de context: 'De Randstad kent een omvangrijke verstedelijkingsambitie. Tot 2040 moeten zo'n 500.000 woningen een plek krijgen. Teneinde de kwaliteit van de gebouwde omgeving te behouden en – zo mogelijk – te versterken bieden centrumknooppunten bij uitstek kansen om als kristallisatiepunt te functioneren voor ov-, automobilititeit en vastgoedontwikkeling: de nieuwe brandpunten van de Randstad.'

Jaap Renkema van de ANWB vervolgt: 'Centrumknooppunten zijn de dragers voor de ruimtelijke ontwikkeling in een stedelijke regio. Het zijn de pieken in het stedelijk land-

schap waar uiteenlopende ruimtelijke functies bediend worden door een uitmuntend verkeers- en vervoerssysteem. Andersom is het verkeers- en vervoerssysteem in zijn functioneren afhankelijk van de ruimtelijke invulling van het centrumknooppunt.

Het zijn de 'gebieden' waar het gebeurt: door de heterogeniteit in functies, door de plaats in het netwerk: het trekt mensen, er is dynamiek en een centrumknooppunt heeft een groot veranderings- en adaptatievermogen. Een centrumknooppunt heeft verschillende soorten gebruikers: bezoekers, werkenden, bewoners, mensen die er overstappen, studenten, etcetera. De behoeften die deze groepen hebben zijn aan verandering onder-

## Centrumknooppunten zijn de pieken in het stedelijk landschap



hevig. Het is dan ook van belang om bij de voortdurende ontwikkeling van een centrumknooppunt de behoeften van de gebruikers goed in beeld te hebben.'

'Het belang van centrumknooppuntontwikkeling heeft Prof. Dr. Ir. Luca Bertolini<sup>1</sup> in zijn oratie van januari 2009 zeer helder omschreven,' stelt Bert Klarus van Movares.

'Ons dagelijks leven bevat inmiddels een dermate grote verscheidenheid aan activiteiten en locaties waar die activiteiten plaatsvinden dat alleen een perfect mobiliteitsstelsel dit bij elkaar kan houden. Onze toegenomen beweeglijkheid heeft grote invloed op het verschijnsel dat we stad noemen.

De fysieke stad lijkt nog wel te bestaan, alhoewel haar grenzen steeds meer vervagen in de groeiende stedelijke regio. Het sociale ver-

schijnsel lijkt geheel te zijn opgegaan in een gespreid patroon van activiteiten en dynamische verbanden. Traditionele brandpunten zoals de pleinen en straten in de historische stad lijken steeds meer hun rol te verliezen aan de nieuwe brandpunten van het stedelijke leven. In een mobiele samenleving bevinden die brandpunten zich vooral op die plekken waar de stromen van mensen, goederen en informatie samenkomen. Het zijn deze plekken van de grootste diversiteit en uitwisselingsmogelijkheden waardoor steden juist aantrekkelijk zijn voor mensen en bedrijven. Op deze nieuwe mobiliteitsmilieus komen de ruimtelijk gefragmenteerde leefstijlen en bedrijfsprocessen van de nieuwe stad bij elkaar. Ze zijn essentieel voor het functioneren van de stad en bieden nieuwe kansen om aan een hoogst mobiele samen-

leving een nieuw 'sociaal platform' te bieden.'

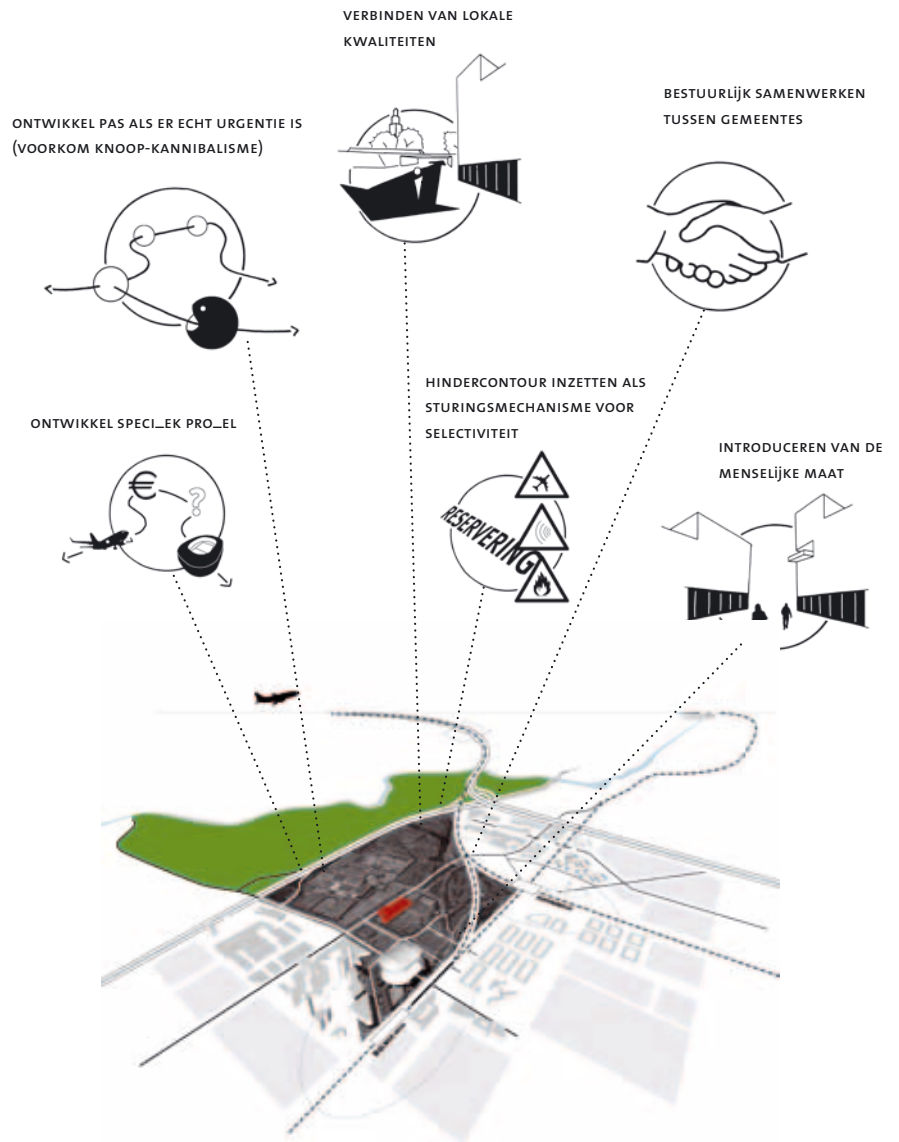
In overeenstemming met de Structuurvisie Randstad 2040 geldt bij centrumknooppuntontwikkeling de aanpak op verschillende schaalniveaus, waarbij de inhoud bepaalt.

'Het is van het allergrootste belang de ontwikkeling van een centrumknooppunt in de context te zien van de gehele stedelijke regio,' stelt Jaap Renkema, 'enerzijds een goede afstemming van de ruimtelijke opgaven tussen de verschillende knopen in een regio – niet overal hetzelfde en niet overal dezelfde ambities – en anderzijds het functioneren van de knoop in een vervoersnetwerk en dus in relatie tot andere vervoersknopen.'

Bert Klarus beaamt het belang van een centrumknooppunt in bredere context, 'Het komt te weinig voor dat er tegelijk wordt nagedacht over de betekenis van het

### PILOTLOCATIE DUIVENDRECHT

Duivendrecht is een bijzondere locatie. Het ligt tussen de Zuidas en Amsterdam-Zuidoost; twee zeer krachtige knopen. Er zullen hindernissen, zoals bestuurlijke samenwerking tussen gemeenten en het verkleinen van milieucontouren, genomen moeten worden om Duivendrecht te ontwikkelen en te kiezen voor een specifiek en sterk profiel. Een goede gebiedsontwikkeling is er één waar partijen voor willen gaan: wanneer de locatie aantrekt en de ontwikkeling een noodzaak wordt. Naast deze strategische component zijn er de ruimtelijke kansen: de locatie is groot, gelegen aan de Amstelscheg en bereikbaar voor de bewoners van Bijlmer-Noord en Duivendrecht. Een combinatie en verbinding met de knoop Amsterdam-Zuidoost is mogelijk en zelfs interessant op lange termijn. In dat geval kan de knoop Duivendrecht zich ontwikkelen als fijnmazig en stedelijk gebied, met een forse hoeveelheid aan het woongebied verbonden functies, in contrast met schaallose gebieden rond de Arena en Zuidoost.

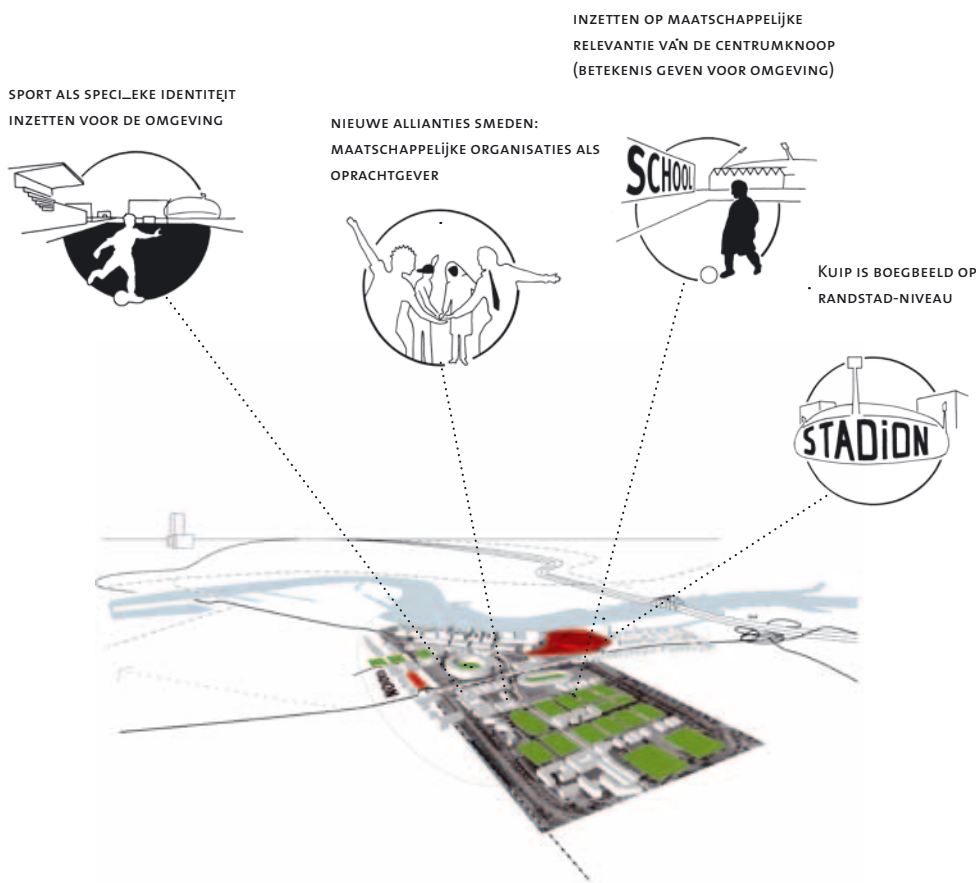


knooppunt als onderdeel van het stedelijk netwerk en als knooppunt van interactie van verschillende stedelijke activiteiten waarmee een bepaald type stedelijk milieu kan worden ontwikkeld. We zijn erg goed in het heen en weer slepen van mensen, maar veel minder goed in het bij elkaar brengen van diezelfde mensen' In stedelijke samenlevingen die meer afhankelijk worden van massatransport, waar voor de aanleg en exploitatie hoge investeringen mee gemoeid zijn, moet meer planmatig worden gewerkt aan het concentreren van stedelijke activiteiten die sterk afhankelijk zijn van mobiliteit. Op deze plekken ontstaan de nieuwe 'mobiliteitsmilieus' die voor de beweeglijke stad essentieel zijn.' Eén van de opgaven van de uitvoeringsalliantie is handvaten te geven voor bestaande of nieuwe (rijks)uitvoeringsprogramma's.

'Gericht beleid ten aanzien van centrumknooppuntontwikkeling kan verdere 'verrommeling' en het ongedifferentieerd en ongericht 'uitdijen' van stedelijke woon-, werk- en leefmilieus voorkomen' aldus alliantieleider Eric van Winsen. 'Dit vraagt een coherente aansturing op zowel rijks-, provinciaal als gemeentelijk niveau die goed aansluit op de eisen en wensen van andere belanghebbenden van zowel publieke als private zijde. Centrum- en knooppuntontwikkeling kent – per definitie – vele betrokkenen.' Bert Klarus erkent dit. 'Er is niet één partij die er mee aan de slag moet gaan.

Centrumknooppuntontwikkeling kent een meervoudig eigenaarschap. Gezien de grote hoeveelheid plannen voor de ontwikkeling van centrumachtige milieus al dan niet op

knooppunten van vervoer blijkt de regie op centrumknooppuntontwikkeling erg moeilijk. Daarom lijkt het de alliantie raadzaam dat het rijk het voortouw neemt in de discussie met regio's en steden, markt en maatschappelijke organisaties over de ontwikkeling van centrumknooppunten.' Bij de ontwikkeling van centrumknooppunten moeten er keuzes gemaakt worden, stelt Eric van Winsen. 'Juist in de huidige tijd is prioritering en bundeling van kennis en investeringen cruciaal. De alliantie pleit daarom voor ontwikkeling van centrumknooppunten op regionale schaal aan de hand van een heldere strategie voor selectie en prioritering. De ene knoop is de andere niet: differentieer en selecteer. Marktpartijen hebben hier behoefte aan, omdat continuïteit en consistentie cruciaal zijn om te komen tot een



#### PILOTLOCATIE ROTTERDAM STADIONPARK

Bij deze pilotlocatie werd de maatschappelijke relevantie van een centrumknooppunt bevestigd. De ontwikkeling van de nieuwe Kuip is een heel sterk beeldmerk. Niet alleen voor centrumknooppunt maar zeker ook voor zo'n beetje de hele gemeenschap van Rotterdam-Zuid. Het centrumknooppunt heeft hiermee niet alleen een waarde op zich, het staat symbool voor, en het is een aanjager van een nieuwe impuls voor Rotterdam-Zuid. Deze 'dubbelslag' is een maatschappelijke en ruimtelijk-functionele slag: op Rotterdam-Zuid moet de werkloosheid worden teruggebracht, de emancipatie en deelname van bewoners vergroot, de gezondheid en opleiding van inwoners verbeterd. Bij de ontwikkeling van dit centrumknooppunt is er al afscheid genomen van de traditionele ontwikkelingsaanpak maar wordt actief gezocht naar nieuwe allianties van ook maatschappelijke opdrachtgevers.

haalbare business-case.' Bert Klarus somt aanbevelingen op voor een uitvoeringsstrategie: 'In regionale allianties kan nader onderzoek worden gedaan naar kansrijke mobiliteitsmilieus op knooppunten van verkeer en vervoer. Een selectie van deze centrumknooppunten zou kunnen worden aangewezen als regionale sleutelprojecten, waarvoor een regionaal ontwikkelingsprogramma kan worden opgezet.'

Bij centrumknooppunten moet met één partij te allen tijde rekening worden gehouden: de eindgebruiker. Van Winsen: 'Uiteindelijk betaalt en bepaalt de woonconsument die hier een aantrekkelijke woning en woonomgeving ziet ontstaan of het bedrijf dat in de betreffende vestigingsplaats een perfecte ondersteuning van haar bedrijfsproces ziet.' Het centrumknooppunt van 2040 bestaat niet, het concept is continu aan veranderingen onderhevig. 'Geen blauwdrukplanning voor het centrumknooppunt in 2040 dus, maar

flexibiliteit inbouwen in de planvorming en ontwikkeling. Betrek de groepen gebruikers daar continu bij,' luidt het advies van Jaap Renkema. Dit impliceert een andere manier van organiseren en denken volgens Bert Klarus. 'Stem investering in verkeers- en vervoersystemen af op keuzes voor centrumontwikkeling en andersom. Betrek de markt en maatschappelijke organisaties bij het onderzoek naar de kansrijkheid van de ontwikkeling van het centrumgebied bij het knooppunt. Denk meer vanuit de vraagzijde en minder vanuit de aanbodkant.'

De uitvoeringsalliantie heeft vanaf begin 2009 met veel energie gewerkt aan het advies voor een uitvoeringsstrategie. Tijdens werksessies zijn vier pilotlocaties onderzocht om inzicht te krijgen in de succesfactoren om te komen tot een hoogwaardig multimodaal centrum. De locaties zijn: Den Haag Binckhorst, Utrecht Hoograven/A12-zone, Rotterdam Stadionpark en Amsterdam Duivendrecht.

Aan de stedenbouwkundigen Enno Zuidema en Simon Dona van Enno Zuidema Stedenbouw is gevraagd de zoektocht naar de betekenis van centrumknooppunten te verbeelden. Ontwerp heeft hier, zoals de ontwerpateliers bij de totstandkoming van de structuurvisie Randstad 2040 een aanjagende en inspirerende rol weten te vervullen. 'Hierbij hebben wij de vrije rol als ontwerpers om dit proces te beschouwen vanuit onze ruimtelijke blik. Zo zijn de beelden enerzijds een verbeelding van het gesprek, aan de andere zijde een voeding van de discussie.

En natuurlijk ontstaat door die beelden het echte gesprek over de gewenste kwaliteit van de centrumknoopen en de succesfactoren voor knooppuntontwikkeling. De uitkomsten van de alliantiebesprekingen zijn erg procesgericht. De succesfactoren die wij herkennen tonen ook ruimtelijke, ontwerpmatige en programmatische aspecten van de opgave. Als ontwerpers dragen wij bij aan het concreet maken van het advies.'

# Het werken in een breed samengestelde groep met vertegenwoordigers van zowel publieke als private zijde geeft een frisse, vernieuwende kijk op de werkelijkheid

De ontwerpers haalden vanuit hun expertise uit de werksessies enkele interessante conclusies. Zo ontdekken zij twee succesfactoren bij het formuleren van de succesvolle ontwikkelingsstrategie: *maatschappelijke relevantie* en *een sterk profiel*. 'Met de *maatschappelijke relevantie* van de gebiedsontwikkeling wordt bedoeld dat de ontwikkeling ook een betekenis moet hebben voor de mens in de omgeving. Uit de werksessies met de alliantie bleek maatschappelijke relevantie een voorwaarde voor een succesvolle ontwikkeling van een centrumknooppunt. Als bureau, dat altijd vanuit de gebruikswaarde van gebieden naar ontwerpogaven kijkt en probeert te onderscheiden welke ingrepen noodzakelijk zijn en welke processen van onderop moeten worden gestimuleerd, was dit een bevestiging van de importantie van onze visie.' De tweede succesfactor was het ontwikkelen van een *sterk profiel* van de locatie. 'Een helder profiel voor een centrumknoop begint met duidelijke keuzes maken, ontwerpen en afstemmen tussen verschillende bestuurslagen. Indien een helder profiel kan worden samengesteld is er ook een behoefte of een vraag gedefinieerd. Deze 'urgentie' is een absolute succesvoorwaarde omdat dit leidt tot beweging van allerlei actoren in het planproces: van bestuur tot bewoner. Dat staat heel dicht bij hoe wij ons vak als stedenbouwkundige beleven: in onze ogen wordt de Randstad sterker wanneer er uiteindelijk voor de samenleving

wat de kiezen valt. Wanneer vervlakking optreedt van profiel tussen locaties niveleert de Randstad: in attractiviteit voor de samenleving maar ook in de economische kracht van de Randstadsteden onderling en de Randstad als totaal in de wereld-economie.'

Het werken als alliantie wordt als zeer prettig bevonden. 'Het werken in een breed samengestelde groep met vertegenwoordigers van zowel publieke als private zijde geeft een frisse, vernieuwende kijk op de werkelijkheid. Gezamenlijk hebben wij al snel de intentie uitgesproken om ons vooral te richten op het toevoegen van inzichten, conclusies, kennis en meningen aan bestaand beleid', aldus alliantieleider Eric van Winsen. De werkwijze van de alliantie heeft stapsgewijs geleid tot een breed gedragen advies. 'Door een eerste focus op 'lessons learned' vanuit het verleden en het concretiseren van de thematiek aan de hand van 4 pilotlocaties kreeg de alliantie een scherp inzicht in de beleefde urgentie van de centrum – en knooppuntontwikkeling bij belanghebbenden.'

De toevoeging van ontwerp genereerde veel toegevoegde waarde. 'Het is een uitdaging om de resultaten van een procesontwerp te vertalen naar ruimtelijke ingrepen en beelden van mogelijke toekomst. Wij zien stedenbouw als strategie, het ontwerp als

een middel om vorm te geven aan de toekomst. Vanuit deze houding voelen wij ons erg thuis bij deze opgave.' Aldus de stedenbouwkundigen van Enno Zuidema Stedebouw. Alliantieleider van Winsen kijkt tevreden terug op het proces. 'De input vanuit verschillende visies en belangen uit de Alliantie werkte als katalysator; met name omdat de persoonlijke betrokkenheid van de alliantieleden groot is. Hierdoor zijn wij in staat om tot gerichte aanbevelingen te komen om dit beleid in de toekomst tot een succes te maken.'

*David ter Avest, VROM. Alle beelden zijn eigendom van Enno Zuidema Stedebouw.*

## Noten

- 1 Bertolini, L, De planologie van de mobiliteit, Amsterdam 2009

## SUMMARY

Dynamic, sustainable cities and regional accessibility is one of the guiding principles of the Randstad 2040 Structural Vision. This visionary project is currently being developed through implementation partnerships focused on central and node development. Two success factors were pinpointed during working sessions held to formulate a successful development strategy, these were social relevance and a strong profile.



# Naar een duurzame kenniseconomie

Bedrijfsverzamelgebouw Kraanspoor aan het IJ in Amsterdam-Noord. Het gebouw is gebouwd op een oude betonnen constructie waarop vroeger havenkranen stonden. Nu is het onder andere het kantoor van IDTV. (Foto: Bram Budel/HH)



De Randstad bevindt zich in een grote groep regio's na de echte Europese metropolen London en Parijs, maar heeft een duidelijke (sub)toppositie op onderdelen, als havengebonden procesindustrie, greenports en toerisme. Aan de hand van vier interventiestrategieën kan de Randstad haar internationale concurrentiekracht versterken.

Paul Bleumink, managing partner Buck Consultants International

In de structuurvisie Randstad 2040 zijn de volgende zeven internationale sterkten van de Randstad onderscheiden:

- 1 Internationale, metropolitane kansen van de stad en regio Amsterdam.
- 2 Schiphol als hubluchthaven en netwerk met Lelystad en Eindhoven.
- 3 Haven van Rotterdam als innovatieve kwaliteitshaven met een sterke regie-functie in de logistieke dienstverlening.

- 4 Greenports Aalsmeer, Westland, Bollenstreek en Boskoop.
- 5 Den Haag als internationale stad van bestuur, recht en vrede.
- 6 Utrecht als krachtig nationaal centrum, draaischijf en innovatieve kennisstad.
- 7 Hoogwaardige economische clusters rond de 6 universiteiten in de Randstad.

De concurrentiepositie van de Randstad wordt nog vaak te algemeen bepaald op basis van macro- en mesogegevens (statistieken), de zogenaamde top 10 lijstjes. Deze bench-

markin-formatie is op zich nuttig, maar zegt nog niets over de concurrentiekracht van branches, segmenten of typen bedrijven. De Randstad is een goede en herkenbare Europese subtopper wat betreft investeringen van buitenlandse ondernemingen. Het schaart zich in de top 10 van Europese regio's wat betreft de vestiging van internationale hoofdkantoren, internationale distributie en internationaal toerisme en beurzen. Voor wat betreft research & develop (R&D) vestigingen blijft Nederland (en de Randstad) echter ver achter bij andere Europese regio's.

AMSTERDAM	HAVEN VAN ROTTERDAM	UTRECHT
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ICT (hardware, software)</li> <li>- Financieel (banken, verzekeringen, specifiek advies)</li> <li>- Internationale kantoren (hoofdkantoren, divisie, back)</li> <li>- Media / creatief (reclame, ontwerp, multimedia)</li> <li>- Fashion / lifestyle (handel, logistiek, ontwerp)</li> <li>- Consultancy (internationaal advies, o.a. juridisch, technisch)</li> <li>- Toerisme</li> <li>- Congressen / beurzen</li> <li>- Havensegmenten (al genoemd bij Rotterdam)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Petrochemie (raffinage, overslag en opslag)</li> <li>- Overige basischemie en halffabricaten</li> <li>- Biobased industrie (materials, energy, ingredients)</li> <li>- Energieopwekking (centrales, aanlanding, overslag)</li> <li>- Opslag / overslag (zit in andere segmenten)</li> <li>- Distributie (containers, ketenregie, transportregie)</li> <li>- Maritiem technisch (bagger en scheepsbouw)</li> </ul>	<p>Nationaal dienstverlener ter versterking van de internationale concurrentiekracht van de gehele Randstad. Nationale sleutelfunctie op het gebied van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Banken / verzekeraars</li> <li>- Distributie</li> <li>- Onderzoekscentra leefomgeving (RIVM, KNMI, etc.)</li> <li>- Zakelijke dienstverlening</li> <li>- Toerisme, leisure, congressen en beurzen</li> <li>- ICT (samenhang met Amsterdam)</li> </ul>
SCHIPHOL	GREENPORTS	DEN HAAG
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aerospace (onderhoud, distributie)</li> <li>- Medtech / life sciences (distributie, R&amp;D)</li> <li>- Internationale kantoren (bij Amsterdam)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sierteelt (Snijbloemen en potplanten)</li> <li>- Bloembollen</li> <li>- Fresh (groente en fruit)</li> <li>- Boomteelt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recht, vrede en veiligheid</li> <li>- Internationaal bestuurscentrum (ambassades, internationale instellingen, UN, NGO's)</li> </ul>
UNIVERSITEITEN		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Food(-ingrediënten)</li> <li>- Materialen (Delft)</li> <li>- Nanotechnologie</li> <li>- Life sciences / pharma</li> <li>- High tech systemen</li> <li>- Space (Delft, Estec, ESA)</li> <li>- Water</li> <li>- Juridisch</li> <li>- Architectuur / bouwkunde</li> </ul>		

Tabel 1 Van zeven Randstad-sterkten naar 32 interessante segmenten van de Randstadeconomie.

Over het algemeen bevindt de Randstad zich dus in een grote groep regio's na de echte Europese metropolen London en Parijs, maar de Randstad heeft een duidelijke (sub)toppositie op enkele onderdelen, namelijk:

- Havengebonden procesindustrie
- Greenports
- Distributie
- Maritiem technisch
- Toerisme
- Vrede, recht en veiligheid

**INTERNATIONALE SEGMENTEN**

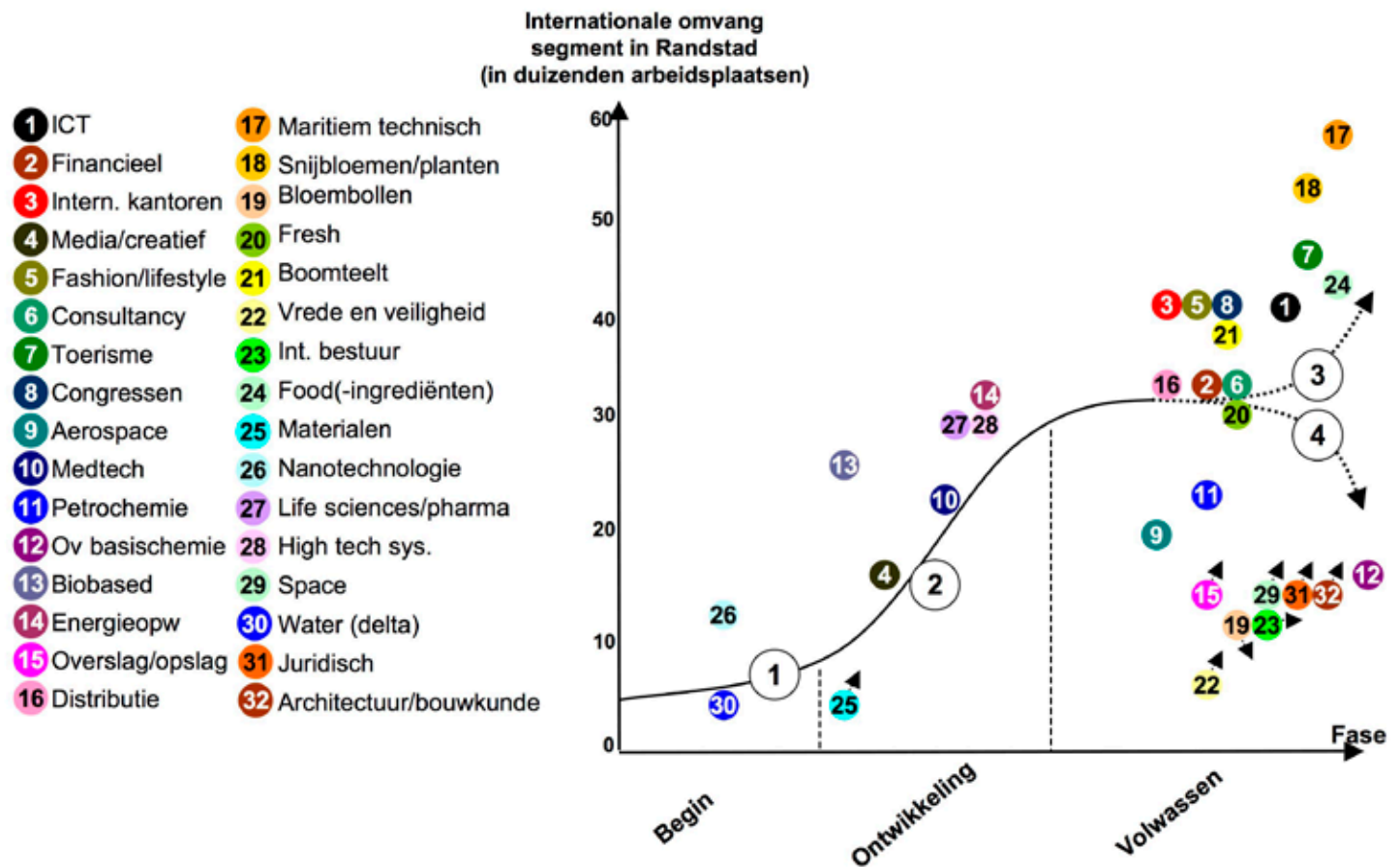
Binnen de zeven sterkten uit de structuurvisie zijn door Buck Consultants International 32 segmenten van internationaal opererende bedrijvigheid geïdentificeerd. Bij de selectie is met name gelet op de internationale omvang en toekomstige potenties van de segmenten. De geselecteerde segmenten variëren van de omvangrijke en sterk havengebonden procesindustrie tot de, nu nog

kleine, innovatieve en opkomende nanotechnologie sector (zie tabel 1). Er bestaat enige overlap tussen de segmenten als die toegedeeld moeten worden naar één van de Randstadsterktes. Zo zijn diverse havengebonden activiteiten in de haven van Rotterdam ook aanwezig in het Noordzeekanaalgebied. Hetzelfde geldt voor de internationale kantoren die zowel in de Schipholregio, als in de Metropool Amsterdam een belangrijk segment zijn. Daarnaast zijn bijvoorbeeld alle segmenten in Utrecht ondersteunend aan of overlappend met segmenten elders in de Randstad (m.n. Amsterdam). Als resultaat van deze samenvoegingen blijven er 32 internationaal concurrerende segmenten over.

De internationale omvang van de 32 segmenten, gekoppeld aan de fase in de levenscyclus waarin deze zich bevinden (begin, ontwikkeling, volwassenheid met doorstart en volwas-

senheid met neergang), is terug te vinden in figuur 1. De beoordeling (op hoofdlijnen) van de 32 segmenten op basis van people, planet en profit heeft geleid tot een shortlist van 15 segmenten. Dit is geen definitieve lijst, maar een leidraad om te komen tot beleidsaanbevelingen en interventiemogelijkheden die invloed hebben op de concurrentiekracht van de Randstad.

Op basis van analyse van beschikbare gegevens, zijn de 15 segmenten geordend naar huidige omvang en internationaal profiel. Daarbij is voor omvang niet alleen 'de macht van het huidige getal' gehanteerd. Er is ook expliciet gekeken naar segmenten met toekomstpotentieel. Deze analyse leidt in feite tot drie groepen (kwadranten). De eerste groep betreft segmenten met een sterk nationaal / regionaal profiel (in absolute termen): de ICT, media / creatieve industrie en de financiële →



Figuur 1 Indicatieve inschatting van internationale omvang en ontwikkelingsfase van de 32 segmenten van de Randstad.

sector. Deze drie segmenten zijn echter op onderdelen (niches) wel degelijk internationaal herkenbaar. De tweede groep bevat de segmenten die herkenbaar zijn uit diverse internationale concurrentie-analyses van de Randstad: havengebonden proces-industrie, distributie en sierteelt. Ook diensten als toerisme, internationale kantoren en vrede, recht en veiligheid horen hierbij. Het gaat om duidelijk aanwezige internationale sterktes van de Randstad.

De derde groep zijn segmenten die wel sterk internationaal, maar nog niet manifest aanwezig zijn. Deze zijn zonder uitzondering technologisch hoogwaardige segmenten als nanotechnologie, materialen, medtech/life sciences, etc. In deze dynamische sectoren liggen grote kansen. Echter, de internationale concurrentie is zwaar en er moet stevig geïnvesteerd worden.

**INTERVENTIESTRATEGIEËN**

Gebaseerd op de uitgevoerde analyses zijn vier interventiestrategieën door Buck Consultants International aangegeven om de internationale concurrentiekracht van de Randstad te versterken. De vier strategieën zijn:

- A Talentport
- B Integrale connectiviteit
- C ‘Kwadranten’ vergen specifiek beleid
- D Versnippering van initiatieven doorbreken

**A TALENTPORT**

Het beleid van de afgelopen decennia kan gekenmerkt worden als een ‘fysiek voorwaardenscheppend beleid’. De Mainports Rotterdam en Schiphol zijn gevestigde beleidsinstrumenten en zijn daarin succesvol. Het Greenportbeleid bestaat nu enkele jaren en moet nog verder geconcretiseerd worden. Het kennisen technologiebeleid in de Randstad wordt op deelgebieden gestuurd, maar is

zowel geografisch als naar thema zeer versnipperd. Gezien ook de matige positie van de Randstad in internationale investeringen in kennisintensieve bedrijven is een derde ‘port’-benadering noodzakelijk. Binnen het ‘Talentport-beleid’ moet hieraan focus worden gegeven. Mits goed opgezet kan dit minstens zo succesvol worden als de Mainports en Greenports. *Talentportbeleid* vraagt om een lange termijninvestering van meerdere ministeries en van regio’s in zowel de manifeste segmenten, maar vooral ook in de segmenten met potentie.

Die investeringen moeten gericht zijn op technologie, kennis en ervaring (onderwijs), juiste bedrijfsomgevingen en marketing en branding. Een beperkt aantal techparken in de Randstad kan een centrale rol vervullen in dit beleid.

Techparken worden gekenmerkt door:

- Bundeling van kennis, opleidingen en R&D-activiteiten van bedrijven



- Focus op WO en HBO, maar ook aandacht voor MBO (productie, ondersteunende diensten)
- Relatief groot gebied met zowel kleine als grote kavels
- Hoogwaardige inrichting
- Eén of meerdere incubatorgebouwen
- Mogelijkheden voor huisvesting kenniswerkers/studenten (campus)
- Hotel-, congresen ontmoetings-faciliteiten

Daarnaast heeft elk techpark doelgroepen gedefinieerd die voldoende concreet en herkenbaar zijn (branding) en is een zwaar team voor kennisvalorisatie en internationale marketing aanwezig.

De kenniseconomie in de Randstad moet met dezelfde intentie en omvang worden opgepakt als de Main- en Greenports.

**B INTEGRALE CONNECTIVITEIT (FYSIEK + INFORMATIE + SOCIAAL)**

In de jaren tachtig, negentig werd met bereikbaarheid vooral fysieke bereikbaarheid bedoeld: weg, lucht, spoor en water. Daarop werden de investeringen dan ook gericht. En dat heeft met onder meer de mainports

succes opgeleverd. In de jaren negentig tot nu is daar informatieve connectiviteit bijgekomen: data en informatie met als goede voorbeelden de internethub in Amsterdam en de ‘verglazing’ van Nederland. Kijkend naar de toekomst is een derde vorm van connectiviteit onmisbaar: sociale connectiviteit. Deze moet leiden tot inspiratie, creatie en innovatie. Bijvoorbeeld de (relatief kleine) Metropoolregio Amsterdam moet voor veel uiteenlopende doelgroepen (bedrijven, kenniswerkers, toeristen) attractief zijn, oftewel de kwaliteiten van een echte metropool bieden, maar tegen lagere kosten en in een kleinschaligere omgeving met kwaliteit in vergelijking met Londen en Parijs. In de periode tot 2040 moet de Randstad werken aan integrale connectiviteit: een uitstekende fysieke, informatieve en sociale connectiviteit.

**C ‘KWADRANTEN’ VERGEN SPECIFIEK BELEID**

De manifest aanwezige internationale segmenten in de Randstad vragen om investeringen in de fysieke omgeving (bereikbaarheid, ruimte) en duurzaamheid (klimaatadaptatie). Daarnaast zullen in deze segmenten, die veelal in de laatste ontwikkelingsfase

verkeren, investeringen nodig zijn in onderdelen die vernieuwing aanjagen. In de nog in ontwikkeling zijnde segmenten zal het talentportbeleid centraal moeten staan.

**D VERSNIJPERING VAN INITIATIEVEN DOORBREKEN**

In de Randstad bestaat de situatie dat soortgelijke initiatieven gelijktijdig vanuit meerdere organisaties en overheden ondersteund worden zonder dat er onderlinge samenwerking bestaat. Er is weinig synergie tussen investeringen van het rijk (verschillende ministeries), provincies en gemeenten. Verschillende projecten worden weliswaar gefinancierd, maar van lange termijn financiering van programma’s is nauwelijks sprake. Daarnaast is er in de diverse segmenten weinig actieve betrokkenheid van bedrijven-netwerken.

In de Noordvleugel is enkele jaren geleden het ‘Platform Regionaal Economische Stimulering’ (PRES) om die reden opgericht, mede om interventie maatregelen te coördineren en te sturen. In de Zuidvleugel moet de coördinatie en samenwerking nog op gang komen.

**SUMMARY**

The Randstad metropolitan area is one of a large group of regions which stand in the shadow of the true European metropolises of London and Paris. However, it is clearly at or near the forefront in a number of sectors such as port-related process industry, greenports and tourism. Paul Bleumink argues ‘By building on four intervention strategies, the Randstad can boost its international competitive power.’



**RMNO-ADVIES**

Het RMNO-advies Uitvoeringsstrategie Randstad 2040 voor ‘wat internationaal sterk is, sterker maken’ is in opdracht van het ministerie van VROM opgesteld in samenwerking met Buck Consultants International. Gevraagd is om een uitvoeringsstrategie te ontwikkelen voor de kabinetskeuze ‘Wat internationaal sterk is, sterker maken’ waarbij de focus ligt op het versterken van de internationale krachten van de Randstad, gericht op verbetering van de Nederlandse concurrentiepositie en vergroting van de toegevoegde waarde. Gepleit wordt voor scherpere selectie zowel op inhoud, keuze van onderwerpen, duurzaamheid, als op investeringsbudgetten. Het advies houdt ook een pleidooi voor een andere rol opvatting van de rijksoverheid: niet generiek aansturen maar selectief faciliteren. Het RMNO-advies geeft aan de door het kabinet gemaakte keuzes (voor wat betreft internationale krachten) te herkennen en laat zien dat internationaal geprofileerde krachtige functies in de Randstad ruimtelijk vooral geconcentreerd zijn in Amsterdam en in mindere mate in (en rond) Rotterdam en Schiphol. Zo zullen we de vooraanstaande metropolitane positie van Amsterdam en de specifieke internationaal krachtige functies van met name Rotterdam, Den Haag en Utrecht, onze (lucht)havens, greenports en kennisclusters moeten benutten en versterken om de Randstad internationaal tot een topregio te maken.

# Verstedelijking en crisis: hoe verder?



Bert van Delden, programmadirecteur Verstedelijking VROM

Hoewel er met betrekking tot de doorwerking van de crisis nog veel onzekerheid bestaat, is inmiddels wel duidelijk dat de crisis ook ingrijpende effecten heeft op de voor de periode 2010 – 2020 beoogde verstedelijking en de afspraken hierover. Het vertrouwen van huurders en woningeigenaren met betrekking tot hun inkomen en koopkracht en de waarde-ontwikkeling van hun huizen heeft een stevige knauw gekregen. Niet los hiervan tellen ook marktpartijen – mede door een terughoudender opstelling van interne en externe financiers – hun knopen. Bovendien wordt steeds duidelijker dat niet alleen de rijksoverheid, maar ook de lokale en regionale overheden het komende decennium voor een ingrijpende bezuinigingsopgave staan. Bij de start van het programma verstedelijking, gericht op de woningbouwopgave tot 2020, is medio 2008 door rijk en regio's een aantal ambitieuze doelstellingen geformuleerd:

- Kwantitatief: naast het wegwerken van bestaande tekorten het accommoderen van de huisvestingsbehoefte van de circa 500.000 huishoudens die er tot 2020 bijkomen.
- Kwalitatief: nieuwbouw, afgestemd op wensen toekomstige bewoners, veilig, gezond, in aanzienlijke mate binnenstedelijk, duurzaam, met voldoende sociale woningbouw.
- Integraal: bereikbaar, klimaatbestendig, voldoende groen en afgestemd op werklocaties.

Mede gelet op de toenemende verschillen tussen regio's (groei versus krimp) is in het verlengde van deze ambities gekozen voor een aanpak, die zou moeten resulteren in regionaal gedifferentieerde, eind 2009 te maken afspraken tussen rijk en regio's met betrekking tot:

- Een gedeelde analyse van de verstedelijkingsopgave en de aanpak hiervan tot 2020;
- Een hierop aansluitend, door rijk en regio onderschreven, regionaal woningbouwprogramma tot 2020;
- Een samenwerking tussen rijk en regio bij de aanpak van concrete 'vitale' woningbouwgerelateerde gebiedsontwikkelingen, die regio's niet op eigen kracht kunnen realiseren.

Het rijk en de regio's hebben hierbij afgesproken een en ander in te passen in de systematiek van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De voorbereiding hiervan door de begin 2008 ingestelde programmadirectie verstedelijking is in samenwerking met vele betrokkenen inmiddels flink gevorderd. In ambtelijke en bestuurlijke contacten tussen regio's, departementen en overige betrokkenen waaronder marktpartijen, komt naar voren dat de

oorspronkelijke verstedelijkingsopgave tot 2020 nog steeds breed wordt onderschreven. Indien mogelijk zou langsde uitgezette lijnen verder moeten worden gewerkt. Tegelijkertijd groeit, onder het motto 'als niet kan wat moet, moet er wat kan', het besef dat ten gevolge van de crisis een aanpassing van een of meer van de oorspronkelijke ambities onontkoombaar kan blijken te zijn. In dat licht wordt onder meer gesproken over:

- Temporiseren van de kwantitatieve ambities: temporiseren en prioriteren, meer aandacht voor de bestaande woningvoorraad, hergebruik overbodige kantoren.
- Beperking van kwalitatieve ambities: minder binnenstedelijk, minder sociale woningbouw beperking van integrale ambities: minder bereikbaar.
- Beperking van integrale ambities: minder bereikbaar en/of klimaatbestendig.

Breed wordt erkend en herkend dat de haalbaarheid van verstedelijkingsambities en programmatische woningbouwdoelstellingen, met de stringenter budgettaire restricties van overheden en marktpartijen, mede afhankelijk is van de mogelijkheden om deze doelstellingen en ambities door middel van 'onorthodoxe maatregelen' te realiseren. Wat betreft de inzet van de rijksoverheid gaat het daarbij om vernieuwde inzet van wet – en regelgeving en van rijksgroen en – vastgoed.

De door het kabinet op Prinsjesdag aangekondigde heroverweging op het gebied van wonen wordt daarbij door velen gezien als een kans. Als deze heroverweging en de daarop volgende politieke besluitvorming, niet beperkt blijven tot een 'kale bezuinigingsoperatie' maar zich mede richt op 'beter', kan dit de ruimte voor effectieve onorthodoxe maatregelen substantieel vergroten. Daarbij behoort ook een nieuwe rolverdeling met betrekking tot de woningbouw tot de mogelijkheden. Zo kan een nieuwe rol voor het rijk mogelijk worden gecombineerd met een andere rol voor regio's, corporaties en marktpartijen, waaronder 'nieuwe toetreders' zoals pensioenfondsen en verzekeraars.

## SUMMARY

While the ongoing effects of the recession still give rise to a great deal of uncertainty, one thing has become quite certain and that is the serious extent to which it will affect the planned period of urbanisation 2010–2020 and the agreements reached, says Bert van Delden. A review of the situation could substantially increase the scope for unorthodox yet effective measures.



Jan Latten, bijzonder hoogleraar Demografie, UvA

# Slimme vrouwen en dolende mannen stuwden de woningvraag

Steeds meer jongeren vergaren hun kenniskapitaal in de stad. Eén op de drie Nederlanders is straks hoog opgeleid. Talent kun je vooral in de stedelijke regio's te gelde maken. Globalisering dwingt internationaal opererende bedrijven immers zich te vestigen op centrale plekken en bij moderne infrastructuur. De nieuwe nerds en managers moeten wel volgen. De kenniselite verlaat het platteland en nestelt zich steeds meer in de Randstedelijke metropoolregio. Samen met internationale kennismigranten en gelukzoekers brengt dat fors meer diversiteit naar de Randstad.

De kenniselite zal echter uit balans raken: het aantal hoog opgeleide vrouwen overtreft komende decennia het aantal hoog opgeleide mannen. Bovendien zullen de slimme vrouwen, ongebonden als ze zijn, hoge eisen stellen. Ze willen romantische liefde en ook compromisloos zichzelf zijn, dat hoort bij de hyperindividuele generatie die nu opgroeit. Hoe vind je iemand die aan je eigen eisen voldoet maar zelf geen eisen stelt? Stedelijk wonen en internet kunnen helpen om iemand te vinden, maar dat is nog geen garantie om iemand te behouden. Slecht voor de betrokkenen: veel liefdesverdriet.

En heus niet alleen de vrouwen. Vooral de mannelijke onderkant van de maatschappelijke ladder krijgt het moeilijk, wordt overbodig. Ook zij zullen veel en lang zoeken. Een opsteker voor de datingmarkt en de woningvraag. De woningvraag van singles zal fors toenemen. Alleen al voor Amsterdam wordt voorzien dat het aandeel alleenwonenden verder zal oplopen tot 56%. Als we de alleenstaande moeders of vaders erbij tellen, wonen straks in Amsterdam 2 van de 3 volwassenen zonder partner.

Onzekerheid over relaties en de zoektocht naar nieuwe liefdes betekenen ook dat je een woning weer gemakkelijk moet kunnen achterlaten of moet kunnen aanpassen. Als single heb je misschien genoeg aan één grote ruimte met keuken en badkamer. Maar zodra er een nieuwe partner is, wil je een extra kamer kunnen afscheiden. Dat betekent: flexibel indeelbare woningplattegronden zullen aan populariteit winnen. Anderzijds: om weer gemakkelijk met een

nieuwe partner te gaan samenwonen, moet je niet te veel spullen mee hoeven slepen. En ook dat is helemaal de trend. E-readers maken boeken en boekenkasten overbodig. Mobieltjes maken muziekinstallaties, klokken en camera's overbodig. Je bezit wordt steeds meer virtueel en bestaat voor een groot deel uit kenniskapitaal en flexibiliteit. Een groot huis wordt overbodig en een klein high-tech appartement op centrale locatie is in.

Kleine woningen zijn ook anderszins handig. Er zijn straks beslist meer stellen die leven als de meeste huidige ministers: een plek in de Randstad en een huis in het land. Er zijn immers steeds meer goed verdienende powerkoppels. Vanwege hun specialistische banen kunnen ze twee woonplekken nodig hebben. Het Utrechtse City Campus MAX project met koopwoningen voor studenten zou onbedoeld wel eens een pied à terre bunker voor de nieuwe kenniselite kunnen worden. Lekker praktisch: de Utrechtse studentenwoning behouden en elders een aantal dagen per week 'thuis' werken en ont-haasten. Zo beginnen sommige dorpen alsnog aan een nieuw leven.

Veel vijftigers en zestigers willen liever latten dan met hun nieuw gevonden partner samenwonen. Ook dat is een vorm van wonen op twee plekken die opgang maakt. Het is een extra loot aan de diversiteit in wonen van de toekomst, maar het past wel weer bij 'klein en op maat', het motto voor wonen in de grote Randstedelijke metropool van 2040.

## SUMMARY

An increasing number of young people accumulate their knowledge capital in the city. Before too long, as many as one in every three Dutch citizens will have graduated from a higher education institution. The urban regions are the best areas to capitalize on talent, Jan Latten points out. This offers clear benefits for the housing market. 'Smart women and upwardly mobile men stimulate the housing sector.'

# Het Groene Hart Revisited



Dirk Sijmons, directeur H+N+S Landschapsarchitecten

De relaties tussen de stad en het landelijk gebied in de Randstad zijn onderwerp van een gesprek tussen generatiegenoten Dirk Sijmons en Jan Hein Boersma. Wat is nu eigenlijk de waarde van het Groene Hart en welke ontwrichtende krachten zijn er gaande? Hoe kunnen we de kwaliteiten ervan in de toekomst behouden of van nieuw elán voorzien en met welke ontwikkelingen moeten we rekening houden?

Midden-Delfland. (Foto: Rob Poelenjee)

## EEN GESPREK TUSSEN DIRK SIJMONS EN JAN HEIN BOERSMA

*JHB: Het is opvallend dat de Structuurvisie Randstad 2040 meer een product is van samenwerkende departementen dan de vorige nota's. Je zou dan verwachten dat het rijk echt gaat doorpakken op bijvoorbeeld het Groene Hart. Het tegendeel lijkt echter het geval. De uitwerkingsopgaven worden op regionaal niveau gelegd en het rijk wil zich gaan concentreren op verbindingen van het Groene Hart met de omliggende grote landschappen. Tuimelen we zo niet in een periode vol plannen voor stukjes van het Groene Hart en wie houdt daarbij nog zicht op het geheel?*

DS: 'Een eerste observatie is dat we eindeloos opnieuw plannen lijken te maken, opnieuw consensus proberen te verkrijgen over het Groene Hart. Het is alsof het vakgebied geen geheugen heeft. Op een aantal punten moeten we gewoon heel saai beleid erg lang doorzetten: in Londen klaagt men ook niet over de zestigste verjaardag van de Green Belt. Nieuwe generaties bestuurders en beleidsmakers willen wellicht steeds weer een eigen bijdrage leveren, maar dit is gewoon een lang vastgehouden concept waarvan de kwaliteit ook afhankelijk is van het volhouden daarvan. We moeten wat dat betreft inderdaad oppassen dat er geen bewapeningswedloop van plannen ontstaat: die openvolging staat niet in verhouding met de werkelijke processen van een lange adem. Nog niet zo heel lang geleden hebben de drie Groene Hart provincies een ontwikkelingsvisie opgesteld, samen met alle andere overheden die daar verantwoordelijkheid voor hebben. De consensus die daar bereikt werd, ging bijvoorbeeld over lange termijnen en over peilbeheer. Over robuuste water- en ecologische

verbindingen binnen het Groene Hart: die worden door de provinciale overheden uitgevoerd en dat moet je ook gewoon zo doen.'

'Maar dat is een raamwerk voor een groot aantal fijnmazige beslissingen die juist ook de levendigheid aan het geheel geven. We moeten waken voor pogingen alles dicht te ontwerpen en te regelen. Wat dat betreft hebben de complexiteitstheorieën uit de jaren '90 ons veel kunnen leren: hoe bijvoorbeeld spreuwenwolken en vissen-scholen met een aantal heel simpele algoritmes door computermodellen te vangen zijn. Dat laat zien hoe je met simpele regels heel complexe dingen kunt laten ontstaan: emergent order – en laat zien dat we in de planologie nog veel kunnen leren. Aan de ene kant meer vrijheid geven en aan de andere kant een aantal dingen strak regelen, daar zou de regelgeving ten aanzien van het Groene Hart van kunnen profiteren. Wat dit betreft wordt de lagenbenadering lang niet altijd goed gebruikt.<sup>2</sup> De lagenbenadering was bedoeld als een soort subsidiariteitsprincipe voor de afbakening van verantwoordelijkheden. Maar dit werd in de dagen van de hype bij wijze van spreken zelfs gebruikt voor het ontwerpen van huizen. Dat is alsof je in plaats van de architect de loodgieter je huis laat bouwen. Er zit dus een schaal aan het werkingsbereik van de lagenbenadering: don't try this at home folks!'

'Het versterken van de verbindingen tussen het Groene Hart en de omliggende grote landschappen is een lijn die ik ondersteun. De overgang van de Utrechtse Heuvelrug naar de Venen is daarvan in mijn ogen de meest bijzondere: een landgoederenzone waar ook

Natuurmonumenten zit. Ooit ontgraven voor de zandbehoefte van Amsterdam, is er vervolgens weer een nieuw prachtig landgoederen-landschap op ontstaan. Het landgoed zou een mooie metafoor voor het Groene Hart kunnen zijn – maar hoe mooi die metafoor ook is, dat gebied is toch meer het resultaat van tienduizenden individuele beslissingen door een myriade van afzonderlijke actoren en ook nog eens op verschillende bestuursniveaus. Op een aantal hoofdlijnen hoop je daar een bewegingsrichting, een vector, in aan te brengen. Een soort van casco dat belangrijke kwaliteiten koestert, maar voor het overige ruimte laat voor al die individuele beslissingen die je nu eenmaal niet kunt sturen, noch voorspellen.’

#### INVESTEREN IN GROENE RUIMTE

*JHB: Je kunt je ook afvragen hoe belangrijk het Groene Hart voor de inwoners van het Groene Hart is. Een belangrijk kenmerk van de steden in de Randstad is toch dat je vanuit elk punt in de stad binnen een half uur in een van onze prachtige ‘man made’ landschappen kunt verkeren. Hebben we dan eigenlijk niet veel meer aan versterking van de groene zones rondom de steden in plaats van ons druk te maken over slecht toegankelijke landschappen waarvan bewezen is dat die bij de boeren in goede handen zijn? Moeten we eigenlijk de bufferzones niet weer in ere gaan herstellen?*

DS: ‘Er is altijd kritiek op de bufferzones geweest, er werd vaak lacherig over gedaan. Maar eigenlijk blijken nu juist die zones de enige planologische instrumenten te zijn die voor redelijk sacrosancte grenzen gezorgd hebben. De bufferzone is de verbinding tussen stad en land, in fysieke zin. Waterschapslasten zijn overigens in mentale en financiële zin nog een belangrijke verbinding tussen stad en land. Het is spectaculair hoeveel geld er voor de waterschappen opgebracht wordt door de stedelijke ingelanden. Midden Delfland is een interessante bufferzone: enerzijds is er glas over de grenzen heen gewandeld, maar tegelijk zie je het gebied op de verwachtingswaarden kaart als een goedkoopte eiland verschijnen, omdat iedereen zich bewust is van de status. In deze gebieden kan je als traditionele boer nog een redelijke boterham verdienen: er spelen geen verwachtingswaarden of posities van projectontwikkelaars.’

‘Het gaat bij het nadenken over het landschap in de metropool vooral om het ontwikkelen van een realistische kwaliteitsstrategie voor de toekomst waarbij je ook het internationale element van dit vestigingsmilieu niet te zeer aantast. De concurrentiestrijd tussen grote stedelijke systemen gaat helemaal niet meer over fiscale aspecten of de beschikbaarheid van arbeid of commercieel onroerend goed. Die concurrentiestrijd gaat nu veel meer over omgevingsvariabelen, de stad zelf, het culturele aanbod, city governance en de ligging van de stad. De troef van de Randstad is, in vergelijking met München, Kopenhagen of Stockholm, de restanten van het stedenlandschap uit de 17e eeuw. Als we dat niet zichtbaar laten, daarin niet investeren, kan een scenario ‘niet ingrijpen’ uiteindelijk duurder blijken dan het grootschalig aankopen van grond.’

#### VERWACHTINGSWAARDEN EN TRANSFORMERENDE LANDBOUW

*JHB: Wat voor rol heeft de landbouw volgens jou bij zo’n kwaliteitsstrategie? Er stopt geloof ik gemiddeld elke dag een boer met zijn bedrijf. We kennen schaalvergroting, industrialisatie en verbreding van de landbouw. En moeten we echt rekening houden met de superindustriële en foot-loose landbouw, of mogen we ook nog wat vertrouwen hebben in de overlevingskunsten van de al generaties lang met de ondergrond verbonden boeren van Jan Douwe van der Ploeg?<sup>2</sup>*

DS: ‘Van der Ploeg heeft in die zin gelijk dat het boer zijn een way of life is die je niet met zuiver economische modellen kunt verstaan. Maar de empirie laat zien dat er wekelijks een groot aantal boerenbedrijven in Nederland stopt. Dat is een beweging die tamelijk spectaculair is. Je kunt je een type recreatieve landbouw voorstellen zoals dat ook in delen van Duitsland voorkomt. Wijngaarden zijn daar een bekende stedelijke hobby voor notarissen, advocaten en architecten. Met de akkerbouw is in Nederland zoets ook voorstelbaar, maar bij melkveehouderij kan dat niet – dat is een dagtaak.

Toch zijn echte essentiële vragen volgens mij hoe je in relatie tot de grondprijzontwikkeling en de verwachtingswaarde van de grond nog met droge ogen een verhaal over grondgebonden landbouw in een eigenlijk stedelijk gebied kunt houden. Alterra heeft voor de VROM-raad een inventarisatie gedaan naar de verwachtingswaarde van de grond in Nederland. Je ziet precies wat de planologische hoge drukgebieden zijn: in grote delen van verstedelijkt Nederland is de grondprijs al drie tot vijf keer het terugverdienende vermogen van de melkveehouderij en de akkerbouw. Toch voeren we in hoofdlijnen een beleid dat een agrarisch arcadië voorstelt als decor voor ons dynamisch stedelijk leven. Het proces kan misschien nog wel 20 of 30 jaar duren, maar als we niets doen bepaalt uiteindelijk de grondprijzontwikkeling een geleidelijk afscheid van de grondgebonden landbouw in de Randstad en dus in het Groene Hart. Dit is een invalshoek die ook in Randstad 2040 wordt genegeerd. Politiek heikel en ingewikkeld, inderdaad, maar zeer bepalend voor de toekomst van het landschap in de metropool.’

‘Er zijn in wezen drie handelingsperspectieven. Je kan voluit inzetten op het handhaven van de grondgebonden landbouw. Dat lijkt simpel en goedkoop, maar dat is het niet – omdat dit niet vanzelf gebeurt. Voor hedendaagse boeren zit in de gestegen verwachtingswaarde ook hun pensioenvoorziening. Als je dit scenario ambieert, moet je misschien zelfs wel tot aankoop en terugverpachten overgaan. Als dit te duur lijkt, is het alternatief ruimte te geven aan de markt met het hier en daar weer stichten van recreatiegebieden. Een soort 21<sup>e</sup>-eeuwse metropolitane parken, met hier en daar een landschapsreservaat en natuurontwikkeling. Maar ook dit kan kostbaar zijn: recreatieschappen als Spaarnwoude en Twiske kreunen onder de beheerslasten. Het derde alternatief is laissez-faire. Maar ik ben er van overtuigd dat op lange termijn, bezien vanuit het verlies aan leefbaarheid en het inleveren van onze troeven op het gebied van het vestigingsmilieu, dit het aller duurste scenario is.’



Krimpenerwaard. (Foto: Menno Kuiper)

‘Naast de verstedelijkingsdruk is ook de verkeersdruk in de Randstad zeer hoog. Uit een studie met Wim Hartman uit de jaren negentig, waarin ruimtelijke ordening en verkeer in tal van verschillende ontwikkelingsscenario’s voor de Randstad werden neergezet, bleken al die modellen het aantal autokilometers in de Randstad nauwelijks omlaag te brengen. Superhoogbouw bij stations of lobbenmodellen met een hele goede regionaal bleken onvoldoende te werken. Het enige model dat het aantal autokilometers wel terug zou drin-

gen was een flinke nieuwe stad midden in het Groene Hart. In ontsluitingszin was dat dus het beste, zoals we nu ook zien gebeuren met grote logistieke bedrijven die het Groene Hart van binnenuit opeten.

De huidige ontwikkelingen betekenen overigens niet dat de landbouw helemaal verdwijnt – maar deze zal wel een andere vorm gaan aannemen. Interessant is het proefschrift van Peter Smeets over een metropolitane landbouw.<sup>2</sup> Met de huidige hoge verwachtingswaarden kunnen we een grote uitbreiding van de glastuinbouw en bollen- teelt verwachten. Ook allerlei vormen van veehouderij zullen die ontwikkeling naar schaalvergroting en zelfs agroparken meemaken, maar in die bijna industrieel aandoende complexen heeft de recreant niets meer te zoeken. Juist dit perspectief van aanzienlijke transformaties in de landbouw met toenemende verstedelijking en verkeers- druk bevestigt de absolute noodzaak om duurzaam te investeren in recreatiegebieden en historische open landschappen in en nabij de Randstad.’

*Het artikel is mede tot stand gekomen door Anne Schram, lid van de redactie van Nova Terra*

**Noten**

- 1 Jan Douwe van der Ploeg, *New Peasantries, Struggles for Autonomy and Sustainability in an Era of Empire and Globalization*, London: Earthscan, 2008.
- 2 Peter Smeets, *Expeditie Agroparken. Ontwerpend onderzoek naar metropolitane landbouw en duurzame ontwikkeling*. Wageningen: Wageningen Universiteit, 2009.

**SUMMARY**

The relationship between the city and the rural areas in the Randstad conurbation is the subject of current discussions between peers Dirk Sijmons and Jan Hein Boersma. What is the actual value of the Green Heart region and what are the disruptive forces at work? How can we preserve its qualities for the future or inject new fervour into the region? Which developments do we need to take into consideration?

**UITVOERINGSALLIANTIE GROENBLAUWE TOPKWALITEIT NABIJ DE STEDEN**

Het belang van recreatief groene en blauwe gebieden nabij of in de stad is de laatste jaren in toenemende mate onderstreept. Deze gebieden hebben betekenis voor gezondheid, recreatie, natuur en de beleving van rust en openheid. Het kabinet wil daarom op specifieke plekken nabij de (grote) steden groenblauwe topkwaliteit realiseren. Deze groenblauwe toplocaties vormen daarmee een aantrekkelijke contramal voor verstedelijking. Deze locaties zijn nu nog spaarzaam. Een extra kwaliteitsslag is daarom nodig om te komen tot (inter)nationaal aantrekkelijke groenblauwe gebieden. Zo wordt het aantrekkelijker voor stedelingen; draagt het bij aan een beter vestigingsklimaat en leidt dit tot een hogere kwaliteit van leven. De ontwikkeling vergt een gezamenlijke inspanning van overheden en marktpartijen, zij moeten worden uitgedaagd om te investeren in de kwaliteit van het landschap. Tijdens de totstandkoming van de Structuurvisie Randstad 2040 is er reeds gestart met de Uitvoeringsalliantie ‘Groenblauwe topkwaliteit nabij de steden’. In het kader van deze alliantie wordt momenteel door Adriaan Geuze van West8 verkennt hoe invulling kan worden gegeven aan groenblauwe topkwaliteit. Hierbij fungeert het IJmeer als pilotlocatie. Begin 2010 zal deze ontwerpende verkenning worden afgerond.



**RANDSTAD2040**

# Hoe is het wonen en leven in de Randstad?

Vele planologische en ontwerptechnische instrumenten zijn de afgelopen decennia ingezet om West-Nederland om te vormen tot een krachtige en aantrekkelijke stedelijke agglomeratie: de Randstad. Hoe ervaren mensen het wonen en leven in de Randstad? Wat is er goed en wat ontbreekt eraan?

Evelien Brandes, stedenbouwkundige TU Delft

Is de Randstad een leefbare metropool en is het daarmee een goede omgeving om kinderen in groot te brengen en om oud te worden? Of is het er te druk, is er te weinig groen en rust? Hoe is het in vergelijking met andere metropolen: Brussel, Parijs of New York? Is het beter of slechter geworden dan 15 jaar geleden? Zijn er topplekken, is het voldoende grootsteeds? En dan gaat het er met name om de Randstad te waarderen voor wat betreft de ruimtelijke aspecten, dus zo veel mogelijk losgekoppeld van andere belangrijke aspecten, zoals werkgelegenheid en huizenprijzen, de vriendelijkheid van de Nederlanders, de kwaliteit van het onderwijs en het eten in restaurants.

Van het expatgezin, dat nu acht jaar in Den Haag woont, komt de man uit de Verenigde Staten en is de vrouw uit Brussel afkomstig. Hij, Ryan, werkt bij een bank aan de Amsterdamse Zuidas; zij, Annick, in Den Haag. Het eerste kindje is nu twee jaar. 'Het wonen in de Randstad is heel prettig. Je maakt deel uit van een grote stad, maar toch is de lucht fris en gezond, en zijn de zee en groene recreatieruimte vlakbij. Door de combinatie van werken en het opvoeden van een kind maak je stad in al zijn facetten mee. Het dagelijks heen en weer reizen tussen Amsterdam en Den Haag is het grootste minpunt, ruim anderhalf uur twee maal per dag onderweg. Zowel het reizen per auto als per trein met tijdrovend voor- en naverkeer is een bron van irritatie.' Ryan: 'Ik ga nu uit wanhoop met de fiets naar het station, maar dat kost ook al ruim 20 minuten. Het autobeleid begrijp ik niet: verschillende straten worden smaller gemaakt in plaats van breder. De doorstroming is in die acht jaar sterk achteruit gegaan. Dat was in Minneapolis anders. Daar zijn straten van het begin af aan ruim opgezet. Maar openbaar vervoer stelt daar weer helemaal niets voor. De woongebieden zijn er veel extensiever en voorzieningen in de



Roel van Veldhuizen verruilde vier jaar geleden een mooie flat in het centrum van Rotterdam voor Deventer.

buurt ontbreken dan ook.' Voor Annick is dat in Den Haag juist een ongekende luxe: 'Wonen, kindercrèche, winkels, allemaal binnen een kwartier bereikbaar en bij mijn werk in de binnenstad ben ik in 20 minuten.' Enthousiast zijn ze over de vele groene wandel- en speelmogelijkheden. 'Alleen zouden de stadsparken wel beter onderhouden en gebruikt kunnen worden. Het Westbroekpark is een prachtig groen park, maar er is te weinig te doen. Waarom kan je daar geen kopje koffie drinken of ontbijten? Als ik dat vergelijk met Brussel of Parijs, dan mis ik de openbare ontmoetingsparken met grasperken, zitranden, originele, natuurlijke speelmogelijkheden en terrassen. Misschien is dit in Amsterdam en Rotterdam beter?' Nederland heeft in vergelijking met België goed geplande woongebieden, stellen ze vast. 'De Belgische stadsplattegrond bestaat uit volbebouwde linten. Heel veel mensen wonen daar langs versteende wegen, waarover het doorgaande verkeer gaat. Dat is door de lange afstanden vooral autoverkeer. Mijn familie woont langs zo'n weg; dat geeft een hoop herrie. Aan de voorkant kun je niet slapen met een open raam. Bovendien kunnen kinderen daar niet veilig fietsen. Ze moeten overal heen gebracht worden met de auto. Hier zijn veel meer mooi ontworpen woonwijken zonder doorgaand verkeer. Fietsen is iets dat alleen hier zo'n essentieel onderdeel is van het dagelijks leven in de stad, en dat maakt het ook heel plezierig.' Stedenbouwkundig ingenieur Anne Schram heeft als thuisbasis Amsterdam, maar kan het vergelijken met Montreal en San José, →



Ryan en Annick.

## Het wonen in de Randstad is heel prettig. Je maakt deel uit van een grote stad, maar toch is de lucht fris en gezond

waar ze ook heeft gewoond. 'Het fijne van Amsterdam is dat er een zeker stads gevoel is, drukte, beweging, en tegelijk ook rustig, omdat je je kunt terugtrekken en desgewenst anoniem kunt zijn.

Tegelijkertijd heb ik in deze buurt, de Pijp, meer mensen leren kennen sinds mijn kind naar school gaat en een zeker buurtgevoel ontwikkeld. Het kleine dorpse en grote stadse vind je als combinatie ook in San José. Maar in Amsterdam heeft het een soort informele economie met zich mee gebracht in de zin van samenwerking met allerlei freelancers die ieder weer goed zijn in wat anders. Binnen Amsterdam zelf kun je per fiets en met de tram of metro overal makkelijk komen. Alle dagelijkse zaken zijn binnen vijf minuten lopen te vinden: winkels, scholen, crèches, postkantoor. Dat was in Montreal niet zo, daar moest je echt een eind met de auto of met openbaar vervoer voor alle dagelijkse zaken. De dagindeling moest daardoor meer worden gepland.'

Over je verplaatsen binnen de Randstad is ze minder te spreken. 'Het is lang reizen als ik in Delft, Rotterdam of Den Haag moet zijn, dan ga ik echt naar een andere stad. Antwerpen of Eindhoven zijn even snel of nog sneller bereikbaar! Bereikbaarheid is dus een groot probleem. Ik vind ook dat hier taxi's belachelijk duur zijn. In San José was het zo fijn dat je daar geen auto nodig hebt; er rijden overal bussen en als je haast hebt kun je een taxi aanhouden voor een normale prijs, zelfs om de boodschappen even thuis te brengen. Nadeel van wonen in een oude wijk van Amsterdam is dat we geen tuin of privé-buitenruimte hebben voor ons kind. Maar zelf heb ik genoeg aan het mooie Sarphatipark om de hoek en allerlei speelplaatsjes in de buurt. In vergelijking met San José, maar ook wel met Montreal vind ik dat het hier teveel is vormgegeven. Er mag in Nederland geen

loodsje of ongebruikt grasveldje blijven staan, je kunt daardoor niet zo verrast worden als elders. Het is een beetje truttig, maar met een kind heeft dat ook weer de voordelen. Toch zou ik liever in San José zijn blijven wonen, dat was spannender en sociaal leuker: mensen zijn praatgraag, vrolijker, meer ongedwongen. Het is chaotischer en daardoor heb je ook meer vrijheid.'

Expatfamilie Bosson uit Zweden, wonend in Amstelveen, bevalt het leven in de Randstad veel beter dan hij had verwacht. 'We zullen het hier goed kunnen uithouden voor een paar jaar. Amsterdam is erg mooi, het multiculturele spreekt ons aan; je kunt er goed uitgaan, want het culturele aanbod is groot: concerten, musea en restaurants. Verder is het heerlijk om met de kinderen naar het Amsterdamse Bos te gaan. Alhoewel, in Stockholm is er veel water en zijn er grote bossen in de omgeving, die missen we wel. Nederland is vol en het verkeer is rampzalig. Maar prettig is dat alles op korte afstand is, voor een Zweed is drie uur rijden niets. En de trein hier is ook goed. Bovendien is het fijn dat je zo veel kunt fietsen en dat daarbij de paden 's avonds worden verlicht.'

Wie de Randstad ontvlucht, doet dat omdat het er te druk is geworden, te onpersoonlijk en er te veel files zijn. Meer behoefte aan groen, stilte en een overzichtelijke gemeenschap doet ze vertrekken. Roel van Veldhuizen, een stedenbouwkundige van 61, die in een mooie flat in het centrum van Rotterdam woonde, is vier jaar geleden met zijn vriendin naar Deventer verhuisd. 'Ik zag de stad en de omgeving steeds voller worden in de loop van de tijd. Het duurde steeds langer voor je met je racefiets buiten in de polder was. Rotterdam heeft





Oscar en Emma Bossen (met hun zootje) uit Zweden.

## Nederland is vol en het verkeer is rampzalig. Maar prettig is dat alles op korte afstand is

kansen laten liggen om goede groene routes vanuit het centrum naar buiten te creëren. Zeker als je niet in de Randstad bent geboren, krijg je het op den duur benauwd.'

'Vroeger zagen we de stad verbeteren: uitzicht op de Leuvehaven, mooie nieuwe gebouwen en ook veel meer leuke winkels, terrassen en restaurants in de buurt. Maar de laatste jaren werden we horendol van de vele festivals: drommen mensen, heel veel herrie en troep, Dance Parade, Formule 1 races. Dat is niet zo prettig meer, wanneer dat wekelijks voor je voordeur zich afspeelt. We hoopten op verbetering: de rivieroever als recreatieve plek is een enorme – tot nu toe gemiste – kans, maar op iedere lege plek wordt er alleen maar gebouwd in Rotterdam. Er wordt geen groen met doorlopende fietspaden aangelegd. Daar snak je soms naar in zo'n stad: groen en vrije ruimte. Bij ons achter werd door de gemeente toegestaan om zeshoekige torens van 75 tot 100 meter hoogte te bouwen; dan zou ook nog eens de zon van ons dakterras verdwijnen. Toen dachten we: wegwezen. Deventer is een heerlijke stad: de natuur is heel dichtbij, fijne huizen, en we gaan hier minstens zo vaak naar een voorstelling in de schouwburg als vroeger. Bij ons in de buurt woont een aantal ontvluchters, dat nog steeds in de Randstad werkt. De woonwerkafstand is dan 1,5 tot 2 uur. Dat hebben sommigen opgelost in de vorm van internetwerken of een pied à terre in de werkstad.'

De expats herkennen en waarderen de typische resultaten van ruimtelijke ordening: de gemengde ontworpen woonmilieus en de nabijheid van groen als gevolg van de beperkte omvang van de steden. Willen we met de Randstad de status bereiken van een 'duurzame en

internationaal concurrerende topregio, met verschillende en aantrekkelijke woonomgevingen en met voldoende groen en water om te recreëren', zoals de Randstadvisie 2040 voor ogen staat, dan lijkt het behoud van bestaande kwaliteiten en vasthouden aan de ontwikkelde ruimtelijke ordeningstraditie nog niet zo'n gekke aanbeveling.

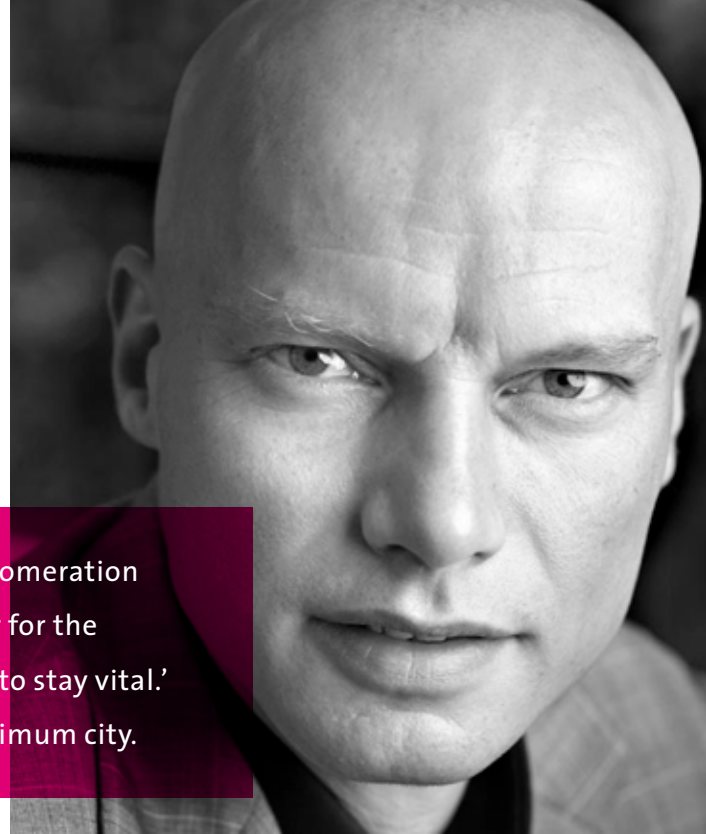
### SUMMARY

A large number of planning and technical design instruments have been employed over recent decades to transform the west of the Netherlands into a dynamic and attractive urban agglomeration, known as the Randstad. What are peoples' experiences and impressions of living and working in the Randstad? What do they like about it and what would they like to see more of? 'Working in the Randstad is great. You're part of a big vibrant city but can still enjoy fresh unpolluted air,' says Ryan from the United States.



# Verschillen maken

Sekethu Mehta schreef in *Maximum City* 'A city is an agglomeration of individual dreams, a mass dream of the crowd. In order for the dream of the city to stay vital, each individual dream has to stay vital.'  
Verschillende dromen, dromen van verschil voor een maximum city.



Henk W.J. Ovink, directeur Nationale Ruimtelijke Ordening VROM

Planning is politiek. Planning confronteert de vele en diverse maatschappelijke opgaven. Segregatie met veiligheid, mobiliteit met werkgelegenheid, klimaatverandering met toerisme, kwaliteit van de openbare ruimte met migratie. Planning confronteert en maakt onze opgaven politiek. Maar confrontatie is moeilijk en niet altijd haalbaar. Vaak verandert confrontatie in ruilen en onderhandelen. Planning wordt te vaak gereduceerd tot onderhandeling, en dan bovendien beperkt tot het fysieke domein. Dit leidt tot een nivellering van de opgaven en een uitruil van belangen. Dan verdwijnen de mensen en de opgaven uit beeld.

Vele opgaven, groot en klein, voor even zo vele confrontaties. Ze komen maximaal samen in de stad, in onze stedelijke omgeving. Daar is de confrontatie het scherpst, het meest bepalend. Daar is die confrontatie maximaal, daar is planning politiek. In die confrontatie in de stad zijn ook de antwoorden te vinden. In de stad worden de antwoorden gemaakt, gebouwd en ontwikkeld. Die confrontatie verscherpt ten slotte. De stad maakt de confrontatie productief. De stad maakt de problematiek tastbaar en die verscherping en tastbaarheid leiden tot innovatie, organisatie en ontwikkeling.

Nederland is een land van verschillen. Mooi is dat verschillen.

Sterk ook. Want verschillen tonen de kracht van de individuele én de collectieve kwaliteit. Verschillen in samenhang maar ook als uitersten tegenover elkaar. Toegeven aan verschillen is moeilijk, verschillen versterken is nog moeilijker. Het betekent verschil maken in investeren, in aandacht en in kwaliteit. Verschil kunnen maken betekent écht kennen, écht weten wat er aan de hand is, wat de opgaven, vragen,

kwaliteiten en krachten zijn van een gebied, een plek. Betekenis geven door die kennis, door dat weten, door de ervaring. Die kennis, wetenschap en de betekenis zorgen dat de opgaven kunnen worden bepaald.

Kennis en ontwerp versterken de betekenis van de plek, van de opgaven. Het ontwerp verscherpt, maakt verschillen zichtbaar en tastbaar, toont en leert kennen. Ontwerp is politiek. Het vraagt ontwerpers de plekken te leren kennen, ze bloot te leggen en de confrontaties van de opgaven te verbeelden. Vakmanschap in kennis en ontwerp maakt ruimtelijke ordening scherp, maakt het politiek. Kennis en ontwerp voor de confrontatie, voor de betekenis, de verhalen.

Dat betekenis geven, dat verhaal kunnen vertellen over al die verschillende stukjes Nederland, dat moet. Dan weten we weer waarom Midden Delfland anders is dan de Hoge Veluwe. Anders is dan de Drentse Aa, de Groote Peel, de Utrechtse Heuvelrug, het IJmeer-Markermeer of de Wadden. Dan weten we ook waarom een generieke aanpak in generiek instrumentarium stuk loopt op de vraag 'wat moet er eigenlijk gebeuren en wat is daar voor nodig.' Verschil maken en specifiek zijn, weten waarom en daar naar durven handelen, dat maakt een Nederland van verschillen sterk. Specifiek zijn ook de steden, de stedelijke regio's. Nederland is een stedenland. Steden en stadjes in verschillende orde, omvang en karakter. In wisselende verzamelingen en contexten. Steden aan de randen van het IJsselmeer en de Hanze steden, havensteden en universiteitssteden, een high-tech stad van internet en de grenssteden. Steden in netwerken en geïsoleerd. Steden in het landschap en aan het water. Steden vergroeid en nieuwe steden. Internationale concurrentiekracht zit niet overal. Het verschil kunnen maken op de wereldagenda lukt maar weinige. Soms alleen en soms met meer. Maar de

# Planning is het kennen en het tekenen, het denken en bedenken. Planning is de confrontatie, de maximale scherpte

betekenis van de plek, van de confrontatie van de opgaven is niet alleen voor een internationale agenda. Het is de betekenis die de specifieke kracht laat zien, die het verschil maakt.

Mehta: 'The modern metropolis is a collection of transients, on their way from somewhere to somewhere else (...) a collector of migrants from other cities. The anxiety of the city dweller is the anxiety of transience; he does not know where he will be next year or where his children will be.' De stad als tijdelijke verblijfplaats benadrukt nog sterker het belang van betekenisvolle plekken. Daar begint planning. Bij de kwaliteit van de plek, het maken, ordenen, ontwerpen en bedenken. De plek echt kennen. Elke plek een eigen verhaal. Vele verhalen van de denkers, makers en de gebruikers. Planning is dit complex van verhalen, van opgaven, van confrontaties, van allianties. Planning is

het kennen en het tekenen, het denken en bedenken. Planning is de confrontatie, de maximale scherpte. Planning is elke dag anders met anderen. Planning is heel adaptief, is daardoor onzeker en vragend. Planning is alles tegelijk.

## SUMMARY

Planning is political. Planning confronts the numerous diverse social issues facing us today. Segregation with security, mobility with employment, climate change with tourism, quality of public space with migration. Planning tackles these problems face on and thrusts them into the political spotlight. However, confrontation can be difficult and is not always practical, according to Henk Ovink.



Ministerie van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en  
Milieubeheer

## Het ministerie van VROM werkt aan de Olympische Hoofdstructuur!

Nederland is in 2028 een duurzaam en aantrekkelijk land voor bezoekers, met een prettig leefklimaat voor inwoners, een goede bereikbaarheid en een gunstig vestigingsklimaat voor bedrijven. Met de ontwikkeling van de Olympische Hoofdstructuur onderzoekt het ministerie van VROM, in nauwe samenwerking met haar stakeholders, hoe de Olympische Spelen kunnen werken als katalysator voor deze ambitie.



Ministerie van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en  
Milieubeheer

## Sterke steden, sterke Randstad; 2040 is nu !

*Donderdag 11 februari 2010, The Factory,  
Czaar Peterstraat 213, Amsterdam*

**Ruim een jaar geleden stelde het kabinet de Structuurvisie Randstad 2040 vast. De structuurvisie Randstad 2040 geeft de koers aan van de ruimtelijke inrichting op de lange termijn. Daarmee is een belangrijk fundament gelegd, maar achterover leunen is er niet bij: in feite begint het werk nu pas. 2040 is nu!**

Juist in deze moeilijke financieel-economische tijden is het van groot belang het lange termijn perspectief te behouden en te vertalen naar de korte termijn agenda. Samen met de opgaven van klimaat en duurzaamheid komen in en om de steden de grote opgaven voor de toekomst samen. Krachtige en vitale steden zijn cruciaal voor een duurzame en welvarende toekomst.

Het ministerie van VROM organiseert op 11 februari 2010 een congres in het kader van Randstad 2040. Die dag wordt iedereen uitgenodigd mee te denken, mee te discussiëren én mee te werken aan deze belangrijke lange termijn opgaven voor de Randstad.

*Henk Ovink, directeur Nationale Ruimtelijke Ordening  
Bart Vink, programmamanager Randstad 2040 en Review Ruimte*