

STICHTING O N T W E R P E N
EEN NIEUW PROGRAMMA
V O O R N E D E R L A N D
VOOR HET STEDELIJK LANDSCHAP
IN DE 21STE EEUW



STICHTING O N T W E R P E N

V O O R N E D E R L A N D

EEN NIEUW PROGRAMMA
VOOR HET STEDELIJK LANDSCHAP
IN DE 21STE EEUW

INHOUDSOPGAVE

4	VOORWOORD
8	INLEIDING
8	DE NOODZAAK VAN EEN NIEUWE AANPAK
14	VOORSCHOT VANUIT DE WETENSCHAP
14	EEN MAATSCHAPPELIJK PROGRAMMA VOOR DE RUIMTELIJKE INRICHTING EN HET WONEN IN DE TOEKOMST THEO ROES EN GUUS HAEST
34	ESSAYS
34	DE ZOEKTOCHT NAAR EEN NIEUW CONCEPT ANNIUS HOORNSTRA
40	ENKELE ONTWIKKELINGEN IN HET WONINGBOUWBELEID; ACTUELE UITGANGSPUNTEN EN PRAKTISCHE OPGAVEN IN HET ONTWERPPROCES VOOR WONING EN WOONOMGEVING NOUD DE VREEZE
42	TWEEDELING EN RUIMTELIJKE OPLOSSINGSRICHTINGEN: EEN VERKENNING ANCO VAN DER VEEN
48	VAN WOONWIJK TOT MAGNEETWIJK: DE TOEKOMST VAN DE LEEFBAARHEID IN BINNENSTADS- EN UITBREIDINGSWIJKEN JIM SCHUYT
52	DE STEDELIJKE OPGAVE EN DE RELATIE MET REGIONALE WOONMILIEUS HELLA HENDRIKS
56	DUURZAAMHEID IN UTOPIA: EEN UITDAGING EELKO TRUIJENS
60	DUURZAAMHEID EN FLEXIBILITEIT VAN HET BOUWEN EN VAN DE GEBOUWDE OMGEVING FRITS DINKLA EN JAAP WIJNJA
64	MUZIEK IN DE VERSTEDELIJING: DUURZAAM BOUWEN MET INFORMATIETECHNOLOGIE BOUDDIJN UYTHOF
72	ALLES LEIDT TOT MOBILITEIT MARTIN DAMEN
78	HET BENUTTEN VAN ECONOMISCHE POTENTIES WILBERT KROESSEN EN JACO MEUWISSEN
82	EEN STRATEGISCHE OVERHEID JAN WINSEMIUS
88	DE REGIONALE OPGAVEN
88	DE REGIONALE OPGAVEN ANNIUS HOORNSTRA
92	DE HAARLEMMEER: HET SCHROBPUTJE VAN DE RANDSTAD EN HET MANHATTAN VAN DE 21STE EEUW
100	DE OOSTFLANK: EEN REGIONAAL SUBURBIA MET ECONOMISCHE KANSEN
107	BIJLAGEN
108	BESTUUR
108	PROJECTBUREAU OVN
108	ONDERZOEKS- EN ADVIESBUREAUS
109	FINANCIËLE ONDERSTEUNING
109	BIJDRAGEN IN 'NATURA'
109	LEDEN VAN DE RAAD VAN ADVIES
109	BETROKKENEN BIJ DE ACTIVITEITEN VAN DE STICHTING



V O O R W O O R D

'Hoezeer de verstedelijking zich in alle duidelijkheid aan ons opdringt als maat-

schappelijk verschijnsel; er is wellicht geen tweede verschijnsel te noemen hetwelk zozeer ontweken

wordt (....). Wellicht is het ook het onontkoombare waartegen wij ons verzetten, dat zich bovendien aan

onze invloed schijnt te onttrekken en ons van het wereldbeeld van onze jeugd doet vervreemden'.

TE NOEMEN
ER ONTWEKEN
LICHT IS HET
ONTKOOMBARE
EGEN WIJ ONS
TEN, DAT ZICH
LEN, AAN ONZE
ED SCHIJNT TE
ONS VAN HET
ELD VAN ONZE
RVREEMDEN'.

Vierendertig jaar na de oratie van professor Steigenga in de aula van de Gemeentelijke Universiteit van Amsterdam is er in dit opzicht weinig veranderd. Behalve bij de bijna voltooide Deltawerken lijkt er in de ruimtelijke ordening weinig meeslepende vreugde te beleven. (Overigens worden de adembenemende resultaten van deze werken nu alweer onder een reeks modieuze 'man-made-eco' duinen verstoppt.) Wie kennis neemt van de diverse nota's die over onze ruimtelijke ordening verschijnen, moet wel de indruk krijgen dat de waarschuwing 'Ruimtelijke Ordening brengt ernstige schade toe aan maatschappij, mens, dier en ruimte' eigenlijk niet had mogen ontbreken op de omslagen van deze nota's. Voor zover de voorgenomen ordening geen schade aanricht, gaat het vooral over het terugdringen van ontoelaatbare uitingen van de burgers die wonen in te grote woningen met te grote tuinen en die veel te veel autorijden.

Met schroom en tegenzin is inmiddels een aantal zeer ingrijpende, maar niettemin globale, beslissingen genomen. Als enig geïndustrialiseerd land heeft Nederland bijvoorbeeld besloten tot een verdubbeling van de nationale luchthaven, een 40% uitbreiding van de Rotterdamse haven, de aanleg van een Hoge Snelheidslijn, en het bouwen van vele honderdduizenden woningen. Ook de Betuwelijn mag in dit rijtje niet ontbreken; ook al is het een onhandige naam die eerder verwijst naar het beeld van fietstochten en bloesem en naar Flipje-Tiel. Over aanpalende zaken van de verstedelijking heerst verder een onrustbarende stilte: gevangenissen, grootschalige

distributie-centra, het oprukkend tweede huizenbezit en voetbalstadions blijven een permanente blinde vlek op het netvlies van menige planner. Het is dan ook niet verwonderlijk dat deze, in planologisch opzicht, interessante voorzieningen overal in Nederland als meteorieten willekeurig lijken in te slaan.

Het daadwerkelijk ruimte scheppen voor ruimtelijke ontwikkelingen gaat ons blijkbaar niet gemakkelijk af. Sterker nog, in de terminologie van Steigenga wordt het grotendeels 'ontwaken'. Het valt dan ook niet mee om tussen de wat toberige probleem-geörienteerde toonzetting van de nota's een paar vrolijke, kans-geörienteerde geluiden te ontdekken.

In 1993, toen in het BNA/STAWON-kantoor aan de Keizersgracht een zeer divers gezelschap de eerste voorbereidingen trof voor de studie 'Ontwerpend aan Holland', de voorloper van Ontwerpen voor Nederland (OVN), typeerde dit gezelschap het verstedelijkingsdebat als een 'oorverdovende stilte'.

Deze typering is inmiddels gelukkig niet meer van toepassing. Over de noodzaak van bijvoorbeeld een Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening wordt nu openlijk gesproken, en het is weer toegestaan om kleine kanttekeningen te plaatsen bij het 'groen' van het Groene Hart. Gelukkig kan de stichting Ontwerpen voor Nederland zich voluit richten op de analyse van het verstedelijkingsvraagstuk en het construeren van goede toekomstmogelijkheden die bij een meer voortvarende en beter intern afgestemde ruimtelijke ordening onder handbereik liggen.

Laten we eens een uitstapje maken naar het RAI-congrescentrum waar de eerste openbare manifestatie van Ontwerpen voor Nederland plaatsvindt. Dit congrescentrum kan met de directe omgeving goed model staan voor wat de stichting voorstaat. Ooit waren er plannen om de RAI te verdubbelen, een spoorlijn naar Schiphol aan te leggen, en de Ringweg Amsterdam aan te sluiten op de A4. Al deze bestuurlijk eendimensionaal aangestuurde voornemens speelden ongeveer op het zelfde moment. De niet-bedachte, maar wel gerealiseerde kantoren en de inmiddels ingestelde Zuidflank-commissies bevonden zich nog in de onvermoede toekomst.

Ondanks het uiterst interessante en uitdagende programma, boordevol synergetische mogelijkheden, is het uiteindelijke resultaat weinig inspirerend. Er is een zeer groot congrescentrum ontstaan met een entree die, van welke richting je ook komt, niet te vinden is. Het park is verdwenen. De parkeergarage is enorm en een gigantisch parkeerterrein ligt op een prominente locatie die vrijwel uitsluitend voor congres-parkeren wordt gebruikt. Bovendien ligt het station geïsoleerd, is er absoluut niets te beleven en is de wandelroute naar de RAI ronduit luguber.

Wat had het prachtig en meeslepend kunnen worden! Parkeren natuurlijk onder de snelweg, die ligt al op een flinke hoogte. Het station, de entree van de RAI en het parkeren hadden kunnen worden samengevoegd. Allerlei andere functies, variërend van metro, winkels tot een International School for Banking, Interpol, of Joop van der Ende's bioscoop, hadden moeiteeloos kunnen worden ingepast.

Nu is een van onze belangrijkste congrescentra noch aan de stedelijke omgeving, noch aan de Mainport vastgemaakt. Van dit soort gemiste kansen zijn er in Nederland ontelbaar veel.

De kern van deze anekdote is dat het aanleggen van een spoorlijn of een weg, meer is dan het verbinden van bestaande punten. Dat de aanleg van woonwijken moet worden geplaatst in sociale- en fysieke netwerken. Dat het niet aangaat om twintig jaar na dato een stedebouwer in te huren die iets moet melden over de inpassing van de A4.

Belangrijk is dat we weten welke krachten we oproepen; of beter nog, welke krachten we willen oproepen met onze investeringen in infrastructuur en dat we die ook benutten.

OVN pakt de handschoen op. Als illustratie van wat in Nederland aan de hand is: de casus Haarlemmermeer om de synergie van de optelsom van alle voornemens te benadrukken, de Oostflank om te illustreren welke krachten kunnen worden losgemaakt wanneer infrastructuur als drager van de ruimtelijke ordening wordt geïntroduceerd of versterkt.

Het tempo en de schaal van zowel de spontane als de officieel voorgenomen verstedelijking, maken het absoluut noodzakelijk dat de kansen goed in kaart worden gebracht, en dat de bestuurlijke vernieuwing zich vervolgens op deze kansen stort.

Hiermee zijn we beland bij de essentie van OVN: het herkennen, onderkennen en construeren van de rijkdom aan mogelijkheden die de verstedelijking van Nederland biedt. OVN rekent het tot haar taak de praktisch denkbare en haalbare toekomstmogelijkheden te schetsen. Zo is een realiseerbare indicatie te geven van de kwaliteit die we als steenrijk land, dat zich letterlijk arm spaart, zouden kunnen en moeten halen.

OVN draait het debat over 'Besturen op Maat' om: het gaat om wat we willen en om de kansen die de toekomst voor ons in petto heeft, maar die we dreigen te missen door verouderde bestuurlijke structuren. Op basis van dit uitgangspunt kunnen we pas in het slotdebat de vraag stellen: 'En als we dit willen, hoe kunnen we dat dan bestuurlijk vormgeven?'

OVN stelt als kernvraag wat de essentie is van de ruimtelijke regulering. De actuele politieke discussie over bijvoorbeeld het grondbeleid en de verzelfstandiging van de woningbouwcorporaties illustreert het belang van een dergelijk debat. In het verstedelijkingsdebat dat de minister zo nadrukkelijk heeft aangekondigd, is het essentieel dat zicht komt op de vraag wat als maatschappelijk 'maakbaar' moet worden beschouwd, wat als maatschappelijk 'stuurbaar', en wat als maatschappelijk indifferent.

OVN vindt dat zonder inhoud en zonder een concreet 'Leitmotiv' op hoofdlijnen, een dergelijk debat totaal zinloos is. De basis van het debat moet worden gevormd door praktisch denkbare en realiseerbare toekomstbeelden waarin ook het bedrijfsleven en de inwoners van Nederland zich herkennen. De missie van alle vakbroeders en -zusters is het verrichten van een adequate analyse, het opstellen van een duidelijke agenda en het formuleren van een goed onderbouwd programma voor de verstedelijking. En daarna aan de ontwerpers de taak om een precieze schets van de meeslepende programma's te produceren met beelden die politieke inspiratie en debat oproepen.

Het gaat, dat moge duidelijk zijn, niet om de leukste en grappigste ontwerpen. In deze fase staat voor de stichting de analyse van de werkelijkheid voorop. Daarom ook dat de inbreng van het Sociaal en Cultureel Planbureau in deze brochure is opgenomen.

Misschien lijkt het een gevecht tegen windmolens. Het zij zo. OVN is hiervoor opgericht en zal hiervoor op 1 juni 1997 in de tijdloze schoonheid van de slotmanifestatie sterven. De zogenaamde 'decision-makers', ruim vertegenwoordigd in het Bestuur, de Raad van Advies, de Sponsors en de diverse betrokken personen en instellingen wil ik een ander citaat uit de oratie van professor Steigenga niet onthouden: 'All the world is a city now, and there is no escaping urbanisation, not even in outer space'.

Als persoonlijke noot kan ik hieraan toevoegen dat U niet makkelijk van mij af komt, nu ik eindelijk directeur geworden ben.

Zodoende,

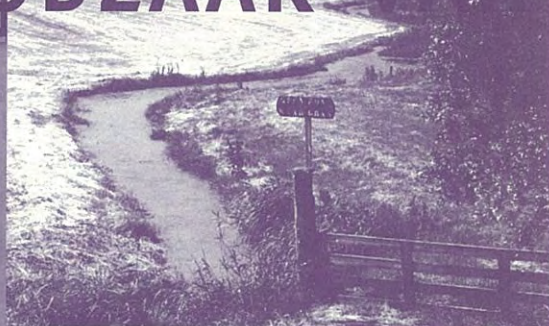
Gert Middelkoop

Directeur stichting Ontwerpen voor Nederland

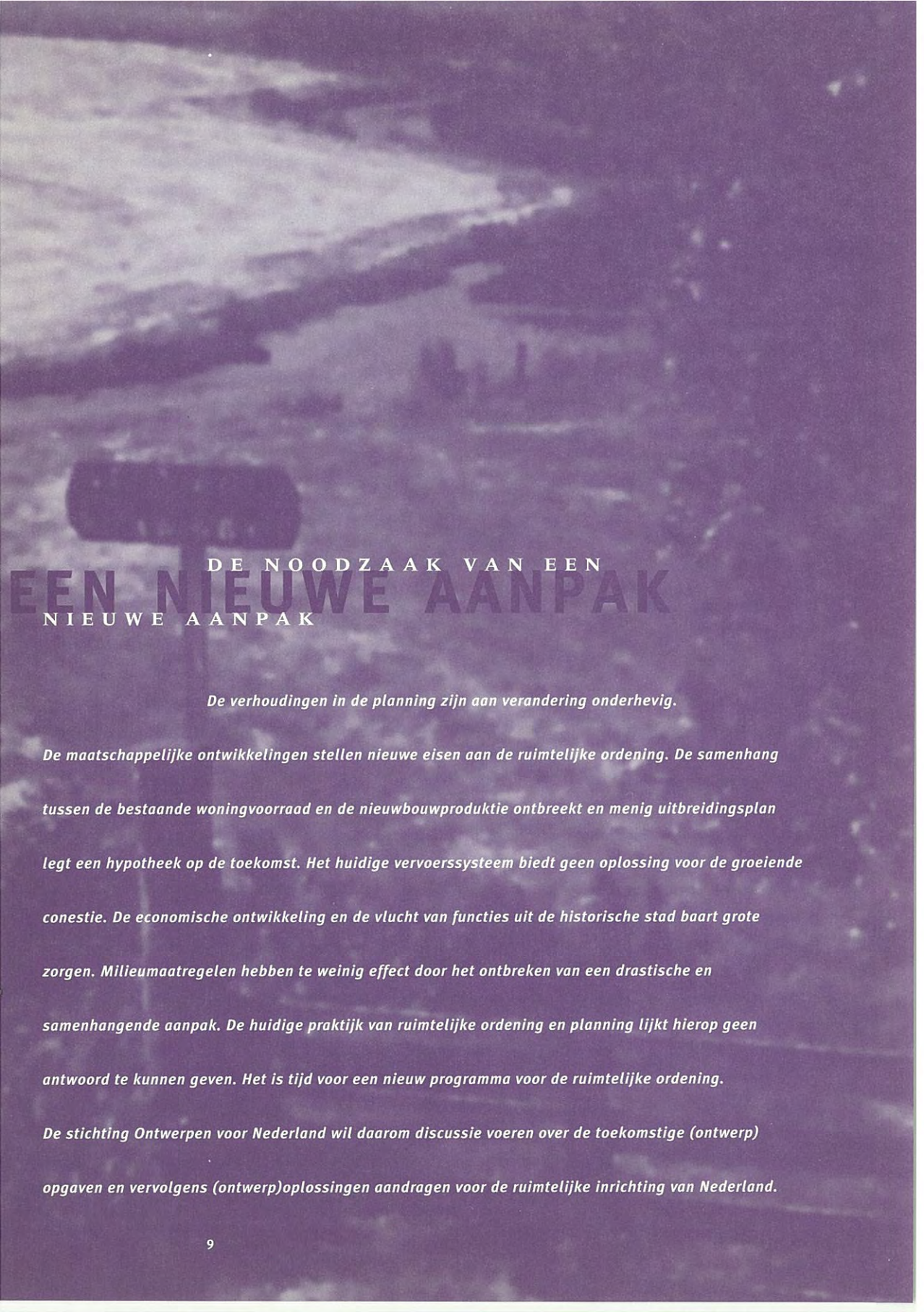
DE VERHOUDINGEN IN DE
PLANNING ZIJN AAN
VERANDERING ONDERHEVIG.
DE MAATSCHAPPELIJKE
ONTWIKKELINGEN STELLEN NIEUWE
EISEN AAN DE RUIMTELIJKE
ORDENING. DE SAMENHANG
TUSSEN DE BESTAANDE
WONINGVOORRAAD EN DE
NIEUWBOUWPRODUCTIE
ONTBREEKT EN MENIG
UITBREIDINGSPLAN LEGT EEN
HYPOTHEEK OP DE TOEKOMST. HET
HUIDIGE VERKEERSSTELSEL BIEDT
GEEN OPLOSSING VOOR DE

INLEIDING

DE NOODZAAK VAN



VOOR DE
ORDENING.
DE PLANNING ONTWERPEN
VOOR NIEUW AANVALEN DAAROM
DISCUSSIE VOEREN OVER
DE TOEKOMST (ONTWERP)
OPGAVE VAN NIEUWVOLGENS
ONTWERP, VERKLASSINGEN
AANDRAGEN VOOR DE MAATSCHAPPELIJKE
INRICHTING VAN HET LAND.



DE NOODZAAK VAN EEN EEN NIEUWE AANPAK NIEUWE AANPAK

De verhoudingen in de planning zijn aan verandering onderhevig.

De maatschappelijke ontwikkelingen stellen nieuwe eisen aan de ruimtelijke ordening. De samenhang tussen de bestaande woningvoorraad en de nieuwbouwproductie ontbreekt en menig uitbreidingsplan legt een hypotheek op de toekomst. Het huidige vervoerssysteem biedt geen oplossing voor de groeiende conestie. De economische ontwikkeling en de vlucht van functies uit de historische stad baart grote zorgen. Milieumaatregelen hebben te weinig effect door het ontbreken van een drastische en samenhangende aanpak. De huidige praktijk van ruimtelijke ordening en planning lijkt hierop geen antwoord te kunnen geven. Het is tijd voor een nieuw programma voor de ruimtelijke ordening.

De stichting Ontwerpen voor Nederland wil daarom discussie voeren over de toekomstige (ontwerp)opgaven en vervolgens (ontwerp)oplossingen aandragen voor de ruimtelijke inrichting van Nederland.

DE VERHOUDINGEN IN DE RUIMTELIJKE ORDENING ZIJN EVENEENS AAN VERANDERING ONDERHEVIG

Van de Eerste Nota tot en met de Vierde Nota Extra waren er voldoende ruimtelijke concepten voorhanden. Abstracte modellen werden op het land losgelaten en ingeruild voor een nieuw model al naar gelang de heersende opvattingen over het functioneren van de maatschappij en 'de stad'. Bij deze abstracte modellen hoorde ook een uitvoeringsstrategie, die vooral sterk gebaseerd was op het vertrouwen in de maakbare samenleving. Vanaf de Vierde Nota is het vertrouwen in de maakbaarheid over boord gegooid en is de overheid, op de golven van publiek-private samenwerking, op zoek gegaan naar een meer sturende uitvoeringsstrategie. Dat zij hier slechts gedeeltelijk in slaagt, illustreert de voortgang en moeizame samenwerking tussen markt en overheid bij de zogenaamde sleutelprojecten (de grootschalige stedelijke vernieuwingsprojecten van begin jaren tachtig die in samenwerking met de markt ontwikkeld moesten worden). Ook de stagnatie bij de ontwikkeling van de VINEX-locaties is een voorbeeld van een moeizame uitvoering.

De Stichting Ontwerpen voor Nederland pleit er dan ook voor dat de overheid haar uitvoeringsstrategie zo vormgeeft en analyseert dat de uitvoering van het beleid gegarandeerd is. Deze strategie moet 'op maat' zijn, effectief en toegesneden op de opgave. Dit betekent bijvoorbeeld dat je theoretische bestuurlijke modellen niet zomaar op het land kunt loslaten, maar dat de vormgeving ervan een duidelijk relatie moet hebben met de specifieke opgave. Een meer sturende overheid betekent ook dat de ontwerpende disciplines een andere rol krijgen. Zij zullen steeds meer partijen moeten verleiden en overtuigen, van schoonheid en van de maatschappelijke noodzaak van een goed programma. Dit is een verrijking maar ook een verzwarend van het beroep van ontwerper.

DE MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELINGEN STELLEN NIEUWE EISEN AAN DE RUIMTELIJKE ORDENING

In de huidige stedenbouw doemen nog steeds de ideeën op van Christaller over de radiale stad, of van Howard over de tuinstad en de daarvan afgeleide wijkgedachte. Daarnaast gevraagd zal iedere stedenbouwkundige dit ontkennen, maar een analyse van de VINEX-wijken laat ontegenzeggelijk zien dat deze beelden nog steeds het ontwerp bepalen. Er zijn redenen te over om deze concepten ten grave te dragen en in te wisselen voor modellen die beter aansluiten op de differentiatie en dynamiek van de samenleving.

Zo is het onmogelijk geworden om eenduidige lijnen te trekken van buitenwijken naar historische stadscentra, of van de woning naar de fabriek. Mensen kunnen nu eenmaal werken in A, wonen in B (of zelfs, tweeverdieners, in B en C) en recreëren in D. Een paar jaar later kan men ergens anders wonen en werken, of is de levensstijl dusdanig veranderd dat men ook elders gaat recreëren. Nieuwe communicatiemogelijkheden, de flexibilisering van arbeid, de individualisering van voorzieningen en de toenemende differentiatie in de maatschappij hebben geleid tot een toegenomen mobiliteit en diffuse individuele mobiliteitspatronen. De vraag is dus wat de nieuwe programma's zijn voor het woon- en leefmilieu, op welke schaal zij spelen, waaruit de lijnen bestaan waarlangs de individuen zich begeven, waar ze samenkomen en resulteren in nieuwe knooppunten van wonen, werken en recreëren.

DE SAMENHANG TUSSEN DE BESTAANDE WONINGVOORRAAD EN DE NIEUWBOUWPRODUKTIE ONTBREEKT EN MENIG UIT- BREIDINGSPLAN LEGT EEN HYPOTHEEK OP DE TOEKOMST

De scheiding van bevolkingsgroepen (maatschappelijk, economisch, en ruimtelijk) en het isolement dat hiervan het gevolg is, blijft één van de belangrijkste thema's voor de ruimtelijke ordening en de volkshuisvesting. Tot voor kort beperkte de discussie in de volkshuisvesting zich tot de nieuwbouwproductie op de VINEX-

locaties, maar langzamerhand verplaatst de discussie zich naar tweedeling, in relatie tot de betaalbaarheid en omvang van de sociale huurwoningenvoorraad op de uitbreidingslocaties. Het is echter de vraag of de discussie over tweedeling zich tot de volkshuisvesting kan beperken. Ten eerste omdat een kanttekening te plaatsen is bij het bestemmen van bepaalde wijken als 'getto'. Zolang het mogelijk is voor individuen om zich aan een 'getto' te onttrekken, hebben dergelijke goedkoopte-eilanden een belangrijke functie op de woningmarkt en liggen oplossingsrichtingen veeleer in de sfeer van intensief buurtbeheer. Ten tweede omdat de essentie van tweedeling, het (ruimtelijk, sociaal en economisch) isolement, met name een gevolg is van het ontbreken van voldoende werk. Oplossingsrichtingen zoals het gedifferentieerd bouwen, of een goed sociaal- en ruimtelijk beheer zijn wel belangrijk, maar slechts onderdeel van een meer omvattende aanpak. Bij tweedeling is het de vraag welke instrumenten de ruimtelijke ordening kan inzetten en waar zij zich op moeten richten. Een discussie over de aard en oorzaak van de problematiek, dient gepaard te gaan met een analyse van de effectiviteit van mogelijke oplossingsrichtingen.

HET HUIDIGE VERVOERSSISTEEM BIEDT GEEN OPLOSSING VOOR DE GROEIENDE CONGESTIE

Mobiliteit is tegelijkertijd een economische voorwaarde, een ontembare menselijke behoefte, en vanwege de congestie een bedreiging voor het milieu en de economische ontwikkelingen. Deze tegenstelling is niet zozeer een probleem alswel een uitdaging. Temeer daar er zich steeds duidelijker een tegenstelling manifesteert tussen de (investerings) in infrastructuur, met name die van het openbaar vervoer, en de (mobiliteits-)ontwikkelingen in een dynamische geïndividualiseerde maatschappij.

Deze tegenstelling manifesteert zich bijvoorbeeld in de discrepantie tussen alle economische investeringen rond Schiphol of de Rotterdamse Haven en de achterblijvende investeringen in de infrastructuur. Een ander voorbeeld is de eindbestemming van menig openbaarvervoerssysteem en de werkelijke reisdoelen van individuen. Treinen rijden nog steeds van stadscentrum naar stadscentrum, terwijl de werkgelegenheid en het wonen zich juist meer en meer aan de randen van de stad bevinden. Dit geldt in extreme mate voor de recreatieve functies, waardoor het niet verwonderlijk is dat het recreatieve verkeer een groot deel van de totale mobiliteit bepaalt.

De opgave voor het mobiliteitsbeleid is dan ook het ontwikkelen van gedifferentieerde en op elkaar aansluitende vervoerssystemen die een weerspiegeling zijn van het verplaatsingsgedrag van individuen.

DE ECONOMISCHE ONTWIKKELING EN HET VERTREK VAN FUNCTIES IN DE HISTORISCHE STAD BAART GROTE ZORGEN

Het bevorderen van de groei van de Nederlandse economie is een belangrijke doelstelling voor de ruimtelijke ordening. Zij richt zich op het scheppen van kansen, het uitbuiten van mogelijkheden, het creëren van een voedingsbodem voor nieuwe ontwikkelingen en het voorkomen dat ruimtelijke ingrepen toekomstige ontwikkelingen belemmeren. De praktijk is echter dat ruimtelijke ordening, maar ook de stedenbouw en de architectuur eerder een belemmering opwerpen dan wegnemen, en dat economische effecten pas achteraf worden getoetst.

De uitdaging ligt hier in het ontwikkelen van een meer offensieve ontwerp-strategie. Met name omdat de economische ontwikkeling van de binnensteden zorgen baart. Tengevolge van de slechte bereikbaarheid van de oude binnenstad en de noodzaak aan allerlei hinderwetten te voldoen, verplaatsen steeds meer functies zich naar de randen van de stad of naar de open ruimte. Het gevolg is een monofunctionaliteit van de oude binnensteden, de uitbreidingswijken en de bedrijfsterrains, waardoor de leefbaarheid en levendigheid sterk onder druk komt te staan. Tegelijkertijd neemt het draagvlak voor de broedkamerfunctie van de stad af.

De uitdaging om deze levendigheid te behouden en te streven naar menging van functies is des te groter omdat de overheid maar zeer beperkt bepaalde ontwikkelingen met financiële middelen kan sturen of stimuleren. De opgave voor de ruimtelijke ordening is dan ook de processen te analyseren die ten grondslag liggen aan de totstandkoming van nieuwe economische activiteiten. Te denken valt aan de 'perifere' zones, de rommelzones aan de rand van de stad, waar van alles gebeurt zonder dat daar een plan of nota aan te pas is gekomen. We kunnen het succes van dergelijke gebieden zien als het bewijs van het falen van de planning, maar we kunnen er wel van leren en ernaar streven deze autonome processen in de ruimtelijke ordening op te nemen.

MILIEUMAATREGELEN HEBBEN TE WEINIG EFFECT DOOR HET ONTBREKEN VAN EEN DRASTISCHE EN SAMENHANGENDE AANPAK

Het milieubeleid in de ruimtelijke ordening is gebaseerd op nastrevenswaardige doelstellingen. Dergelijke doelstellingen zijn van belang, gezien de milieubelasting van de groeiende wereldbevolking en de stijgende welvaart. De noodzaak van een rigoureuze vermindering van de milieubelasting is derhalve evident. Om verschillende redenen is het echter moeilijk om hieraan invulling te geven. Een voorbeeld is het 'Duurzaam bouwen'. In de praktijk komt dit vaak neer op het gebruik van vuren houten kozijnen en het opnemen van een (pré)historisch slotenstelsel in het stedenbouwkundig plan. Het is echter de vraag of dit nu duurzaamheid is, met name in een steeds sneller veranderende maatschappij.

De stelling is dan ook dat duurzaamheid beter kan worden gedefinieerd als het behouden én vergroten van mogelijkheden voor de toekomst. Dat betekent dat niet alleen aansluiting moet worden gezocht bij het oude, maar juist ook bij het nieuwe. De dynamiek van de samenleving vraagt vanuit het oogpunt van duurzaamheid om een zeker mate van flexibiliteit.

EEN NIEUW PROGRAMMA VOOR DE RUIMTELIJKE ORDENING

Uit het voorgaande blijkt dat de opgaven voor de ruimtelijke ordening immens zijn. Genoemd zijn het tegengaan van tweedeling, het aansluiten op de dynamiek van de maatschappij, het vormgeven van de mobiliteitsbehoefte, het invullen van een duurzame toekomst en het stimuleren van economische bedrijvigheid en functiemenging, en dat alles tegen de achtergrond van de veranderende rollen van de partijen in de ruimtelijke ordening. Al deze opgaven kunnen echter niet bij de ontwerper worden neergelegd. Een goed plan begint immers met een goed onderbouwd programma. Een programma dat alleen uitspraken doet over percentages hoog- en laagbouw, goedkope en dure woningen, of oppervlaktes uitgeefbaar terrein, gaat duidelijk voorbij aan de gestelde opgaven.

De Stichting Ontwerpen voor Nederland is daarom van mening dat er een debat moet worden gevoerd over de inhoud van het programma van de ruimtelijke ordening. De verkokering en de Babylonische spraakverwarring tussen disciplines, die zich manifesteren in elke plankaart van paarse, rode, groene en blauwe vlekken, moet absoluut worden doorbroken. De beschikbare kennis moet worden gebundeld, en de verschillende disciplines moeten niet uitsluitend reageren op een ontwerp, maar moeten zich ook gezamenlijk inzetten voor een goed programma.

Het is noodzakelijk om te investeren in de kennis van ruimtelijke processen. Ruimtelijke ordening en stedenbouw gaan niet alleen over stedenbouwkundige/architectonische kwaliteit, of over het vastleggen van functies om hinder ten opzichte van andere functies te voorkomen. Ruimtelijke ordening heeft als taak een bijdrage te leveren aan het functioneren van de maatschappij. Dat lukt niet met behulp van kwantitatieve ruimtelijke modellen, ruimtelijke proces-

sen zijn niet te vatten in cijfers. In de planologie moet gewerkt worden met beschrijvende en verkennende scenario's en de creatieve interpretatie van de uitkomsten daarvan.

Pas wanneer er meer inzicht is in de opgave en het bijbehorende schaalniveau kan er werkelijk aan een programma worden geschreven, een ontwerp worden gemaakt, en worden nagedacht over een passende bestuurlijke constellatie.



EEN MAATSCHAPPELIJK PROGRAMMA VOOR DE RUIMTELIJKE INRICHTING EN HET WONEN IN DE TOEKOMST

THEO ROES
SOCIAAL EN CULTUREEL PLANBUREAU

GUUS HAEST
WERK GROEP '2000

PLAATSBEPALING EN OPZET

De stichting 'Ontwerpen voor Nederland' wil een proeve presenteren voor een samenhangend programma voor de ruimtelijke ordening in de volgende eeuw. De discussie over de toekomstige inrichting van Nederland moet worden verbreed en nieuwe impulsen krijgen. Er is meer nodig dan een programma met cijfers van de vraag naar woningen en bedrijfslocaties. Het gaat om informatie over toekomstige ontwikkelingen rond wonen, werken, recreatie en mobiliteit en om de effecten ervan voor de vraag naar ruimte, rekening houdend met het schaarser worden van ruimte en met de ecologische grenzen. De ruime vraagstelling van de stichting impliceert dat behalve de gebruikelijke economische en demografische factoren ook sociale processen, zoals de stijging van het onderwijsniveau, individualisering, emancipatie van diverse maatschappelijke groepen, en de ontwikkelingen in het overheidsbeleid in beschouwing moeten worden genomen.

In deze bijdrage zal vanuit sociaal-wetenschappelijk gezichtspunt een tour d'horizon worden gemaakt langs de belangrijkste maatschappelijke ontwikkelingen. Ze worden empirisch beschreven en bekeken over een periode tot ongeveer 2010 (zie kader). Het gaat om ontwikkelingen, die zich voltrekken zich over een lange periode, duurzaam en onomkeerbaar zijn, zich verspreiden over brede lagen van de bevolking en invloed hebben op diverse maatschappelijke terreinen. Deze trends zijn reeds volop in de samenleving waarneembaar. Om deze trends,

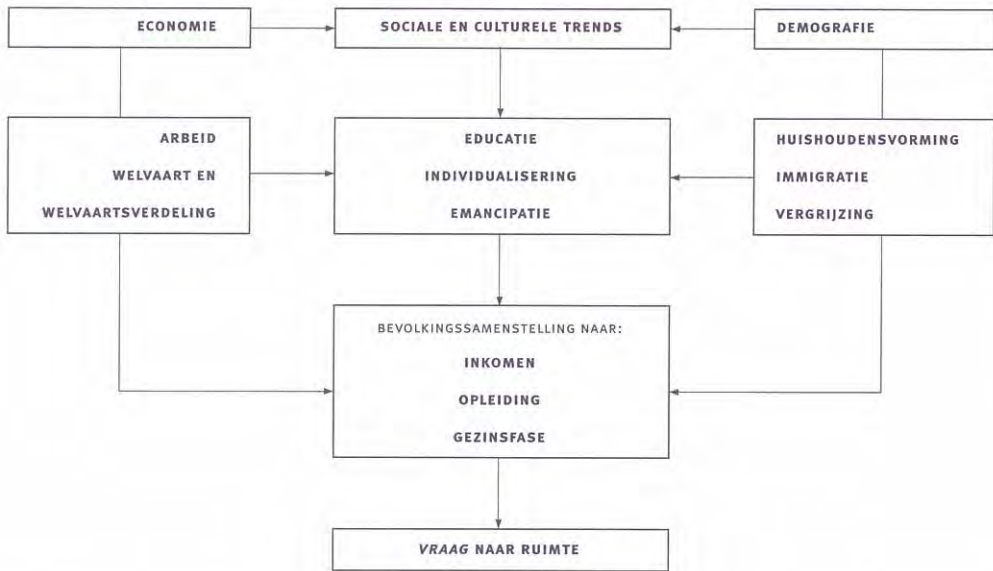
KADER 1

Deze bijdrage levert aan de doelstelling van de stichting OVN een eerste, maar beslist bescheiden bijdrage. Deze bescheidenheid is ingegeven door wetenschappelijke en praktische overwegingen. Het beoefenen van de sociale wetenschap en het maken van betrouwbare prognoses laten zich maar moeilijk met elkaar laten rijmen. De ervaring leert, dat maatschappelijke trends onverwachte wendingen nemen of minder invloed hebben op het gedrag van burgers, instellingen en bedrijven, dan eerder voorspeld. Het doen van voorspellingen is in empirisch wetenschappelijk opzicht een hachelijke onderneming.

Desalniettemin is er vraag naar toekomstvoorspellingen. Mensen willen graag in de toekomst kijken en in het kader van bijvoorbeeld de ruimtelijke ordening is toekomst verkennen een onmisbare activiteit. Om in deze vraag naar toekomstonderzoek te voorzien hebben de sociale wetenschappen zich toegelegd op de scenariomethodiek. Het opstellen van alternatieve ontwikkelingsmogelijkheden is een arbeidsintensief proces, waarin empirisch onderzoek, normatieve strevingen en creativiteit een wisselende rol spelen. Het systematisch ontwikkelen van dergelijke toekomstbeelden vergt een investering in organisatie en menskracht, die het kader van een bijdrage in een bundel te boven gaan.

In deze bijdrage is een simpele beschrijvende werkwijze gevolgd. Er wordt in eerste instantie zoveel mogelijk aangesloten bij de empirisch waarneembare werkelijkheid. Op basis van rapporten van het Sociaal en Cultureel planbureau is een aantal maatschappelijke trends van de laatste twintig jaar in kaart gebracht. Op basis hiervan worden door de auteurs plausibel geachte ontwikkelingen voor de toekomst geschetst. Hoewel de verschillende trends op zichzelf goed gedocumenteerd zijn, zijn de uiteindelijke maatschappelijke gevolgen ongewis vanwege gebrek aan inzicht in de interactie-effecten. Er is geen integraal sociaal model beschikbaar om de onderlinge verbanden tussen de trends op de verschillende terreinen naar richting en intensiteit op empirische basis te beschrijven en te schatten.

FIGUUR 1



hun onderlinge samenhang en mogelijke effecten ervan op het wonen en de ruimtelijke inrichting systematisch te beschrijven, wordt uitgegaan van een simpel conceptueel schema (figuur 1).

Deze schetsen leveren een onoverzichtelijke brei van informatie op over ontwikkelingen in het verleden en over verwachtingen voor de toekomst. Enige reductie van deze verscheidenheid wordt bereikt door de conclusies te ordenen langs drie dimensies: economische positie, culturele positie en levensfase. Vervolgens worden de consequenties ervan voor het wonen en mogelijke vereisten voor de ruimtelijke inrichting in de toekomst aangeduid. Tot besluit zullen op basis van onderscheiden leefstijlen kwalitatieve toekomstbeelden van huishoudens worden ontwikkeld, die stedenbouwers hopelijk inspireren van de geijkte paden af te wijken. Overigens zijn individuen of huishoudens niet eenduidig tot één bepaalde leefstijlgroep te rekenen. Er zijn vloeiende overgangen en mensen kunnen gedurende hun leven tot huishoudens met een verschillende leefstijl behoren.

ECONOMIE

In de eerste plaats bepalen economische ontwikkelingen de vraag van huishoudens naar woningen en andere ruimtelijke en infrastructurele voorzieningen. In de richting van de huishoudens zijn er twee beïnvloedingslijnen, namelijk welvaart en arbeidsmarkt.

De welvaartsontwikkeling van huishoudens wordt bepaald door de economie, maar ook door de demografie en uiteraard het beslag dat de overheid legt op het nationaal inkomen. Het gemiddelde besteedbaar inkomen heeft in de afgelopen decennia globaal gespoord met de economische ontwikkeling, afgemeten aan de binnenlandse productie. Het is redelijk voor de lange termijn (2010) uit te gaan van verdere economische groei. Bijna alle prognoses wijzen althans in deze richting. Hiermee correspondeert een toename van het besteedbaar inkomen voor huishoudens, ook al omdat de stijging van het aantal huishoudens afvlakt. De groeivoet is echter erg onzeker vanwege de voortdurende herstructurering van de Nederlandse economie, een gevolg van de verschuivende economische

verhoudingen in de wereld. Deze groei op lange termijn leidt ertoe, dat de materiële welzijnsituatie van de bevolking verbetert. Het consumptieniveau en de gevarieerdheid van de vrijetijdsbesteding nemen toe. Dit betekent een toenemende druk op de ruimte en de benodigde infrastructuur.

De vorm van de welvaartsverdeling is niet alleen afhankelijk van het inkomen uit arbeid en vermogen, maar ook van de mate waarin de uitkeringsgerechtigden en gepensioneerden profiteren van de welvaart. De in Nederland relatief gelijke inkomensverdeling zal onder invloed van het stijgende opleidingsniveau en de toenemende arbeidsparticipatie naar verwachting niet veel ongelijker worden. Wel kunnen de inkomens van verschillende categorieën (zelfstandigen, werknemers in de marktsector, werknemers in de kwartaire sector, uitkeringsgerechtigden) juist sterker gaan divergeren (CPB). Gepensioneerden zullen naar verwachting een sterk heterogene groep vormen. Recente langetermijn-studies laten zien, dat de inkomens van pensioenontvangers onder druk zullen komen te staan (WRR 1996).

De invloed van de economie op de leefsituatie van mensen verloopt ten tweede via de arbeidsmarkt. Via arbeid wordt niet alleen inkomen verworven, maar de wijze waarop de arbeid is georganiseerd, heeft een dominante invloed op de sociale positie van mensen en op het leefpatroon. Er zijn enkele belangrijke trends waarneembaar.

- Op de lange termijn is sprake van verdergaande arbeidstijdverkorting; mensen gaan per week minder werken als gevolg van gestegen arbeidsproductiviteit (hoger onderwijsniveau en technologische vernieuwingen) en wensen van de werknemers. Deeltijdwerk zal zich onder invloed van emancipatie nog verder verbreiden. Van het totaal aantal banen is het aandeel van de deeltijdbanen gestegen van ongeveer 15% medio jaren zeventig naar 25% medio jaren negentig.
- Reeds bij een beperkte economische groei zal het aantal werkenden toenemen, onder meer als gevolg van de verdere inhaalslag van vrouwen, hoge drempels in de sociale zekerheid en herverdeling van beschikbare arbeid; de vergrijzing vormt hier in beperkte mate een rem. Er zijn overigens aanzienlijke verschillen tussen de prognoses van de verschillende instanties.
- Er treden verschuivingen op in de werkgelegenheid, in het bijzonder van de primaire en secundaire sector naar de tertiaire en kwartaire sector. Veel traditionele werkgelegenheid (voltijdbanen in de industrie) verdwijnt; de nieuwe banen zijn flexibele (deeltijd)banen in de dienstverlening; deze sector neemt in sommige scenario's ongeveer tweederde van de werkgelegenheid voor zijn rekening. De kwaliteit en het functieniveau in deze sectoren lopen sterk uiteen.
- De organisatie van de arbeid zal onder invloed van de verscherpte concurrentie flexibeler worden, waar het gaat om bijvoorbeeld contractvormen, beloning, werktijden, thuiswerken en inzetbaarheid. De arbeidsmarkt wordt minder overzichtelijk.
- Mensen die vanwege opleiding of om andere redenen zijn aangewezen op banen aan de onderkant van de arbeidsmarkt ondervinden scherpe concurrentie van beter toegeruste werknemers.
- Ten slotte blijft een behoorlijk percentage van de beroepsbevolking werkloos. Deze werkloosheid treft in belangrijke mate jongeren, vrouwen, allochtonen en laag opgeleiden (in 1993 resp. 11,8%, 10,5%, 18,4% en 10,9%).

Het is plausibel dat de boven geschetste trends in de komende jaren zullen optreden, maar de mate waarin en de snelheid waarmee de ontwikkelingen zich gaan voordoen, zijn moeilijk in te schatten. Exogene factoren en de machtsverhoudingen tussen werkgevers en werknemers zijn hierop van invloed.

Onder invloed van de economische groei, het stijgend aantal huishoudens met twee verdieners en de toenemende vrije tijd worden hogere eisen gesteld aan woning en woonomgeving. Het gaat erom, dat de woning geschikt moet zijn voor arbeid en vrijetijdsactiviteiten van de verschillende leden van een huishouden.

Tegelijkertijd wijzen de meeste studies uit, dat personen met een zwakke arbeidsmarktpositie moeilijk aan werk zullen komen en de arbeidsmarktpositie van veel werknemers onzekerder zal worden. Omdat de overheid de volkshuisvestingssubsidies heeft ingekrompen, kan dit leiden tot meer segregatie en tweedeling.

De moderne economie stimuleert de verplaatsingsbehoefte en maakt het tegelijkertijd mogelijk hieraan tegemoet te komen. De mobiliteit wordt groter door meer deelnemers aan het forenzenverkeer, de gemiddeld grotere afstand die dagelijks wordt overbrugd, de versnippering van dagelijkse activiteiten en de toename van het recreatieve verkeer. Het wordt bovendien steeds moeilijker het wonen, werken, studeren en recreëren geografisch te concentreren, zowel vanwege het fenomeen tweeverdieners als vanwege de toenemende mobiliteit op de arbeidsmarkt en in de onderwijssector.

DEMOGRAFIE

De factor demografie staat centraal in de meeste ruimtelijke verkenningen en wordt hier summier aangestipt. De drie varianten bevolkingsprognoses van het CBS laten een aanzienlijke variatie in uitkomsten zien. Volgens de middenvariant zet de groei van de bevolking nog stevig door tot in het tweede decennium van de volgende eeuw, maar vlakkt de stijging van het aantal huishoudens af. Er zijn aanzienlijke regionale verschillen in bevolkingsontwikkeling. Er is sprake van een sterke concentratie van de bevolking in Midden-Nederland en Noord-Brabant. Ook de steden Amsterdam, Rotterdam en Utrecht zullen weer meer bewoners binnen hun grenzen krijgen, maar de bevolkingsomvang van Den Haag en de Noordelijke provincies blijft afnemen.

De individualisering en de ermee gepaard gaande huishoudensverdunding is in de komende decennia de voornaamste factor in de bevolkingsontwikkeling en daarna de vergrijzing van de naoorlogse geboortegolf. De Nederlandse bevolking verkeert daarmee in de tweede demografische transitie. Onder invloed van de veranderende patronen in huishoudensvorming en de vergrijzing komen er meer (tijdelijk) alleenstaanden (36% van alle huishoudens in 2010). Er wordt voorts minder snel gehuwd, zij het dat deze afname voor een deel wordt gecompenseerd door samenwonen. Het krijgen van kinderen wordt uitgesteld en een toenemend deel van de vrouwen ziet af van kinderen.

De betekenis van de immigratie is groot, zowel via directe instroom als via het stijgend aandeel in het geboortencijfer. Deze ontwikkeling is het meest uitgesproken in de grote steden, waar in het tweede decennium van de volgende eeuw volgens bepaalde criteria bijna de helft van de bevolking van allochtone herkomst zal zijn. Segregatie en mogelijk gettovorming zijn te verwachten, omdat de maatschappelijke kansen voor bepaalde groepen allochtonen als geheel niet hoog mogen worden ingeschat. Dit laat onverlet, dat er ook binnen deze groepen differentiatie optreedt. Er zullen zeker nieuwe economische en culturele activiteiten worden ondernomen die de Nederlandse samenleving verrijken en er zal sprake zijn van opwaartse sociale mobiliteit.

Het is evident, dat de demografische factor de vraag naar ruimte voor huisvesting, voorzieningen en vervoer beïnvloedt. Daarbij is het niet alleen van belang tegemoet te komen aan de variëteit van huishoudens, maar er zal ook meer aandacht nodig zijn voor de gevolgen van de vergrijzing. Voorts bieden ruimtelijke ordening en volkshuisvesting wellicht voor de overheid nog de meest praktische aanknopingspunten om nadelige gevolgen van een scherp doorgevoerde segregatie te voorkomen. In elk geval is het van belang voldoende ruimte te bieden voor initiatieven van immigranten.

SOCIALE EN CULTURELE TRENDS

Naast economische en demografische ontwikkelingen zijn het vooral sociale en culturele trends die het karakter van een samenleving bepalen en de sociale positie van mensen beïnvloeden. Deels staan deze

veranderingen in nauw verband met de eerder genoemde economische en demografische ontwikkelingen, deels zijn het autonome ontwikkelingen. In deze paragraaf komt een aantal dominante sociale en culturele trends aan de orde onder de trefwoorden educatie, individualisering en emancipatie. Het hoofdstuk wordt besloten met een paragraaf over de ontwikkelingen in de volkshuisvesting.

Educatie

Een belangrijke lange termijn trend in de sociale en culturele sfeer is ongetwijfeld het geleidelijk stijgende - gemiddelde - opleidingspeil van de Nederlander (SCV 1995). In de periode 1974-1993 daalde het aandeel van de bevolking tussen 15-65 jaar dat onderwijs heeft genoten op basisoniveau, van 33% tot 16%, terwijl het aandeel met hbo- en wo-opleiding omhoog ging van 8 naar 18%. Het aantal jaren dat onderwijs wordt gevolgd is tussen 1961 en 1992 toegenomen van gemiddeld 8,9 naar 12,8 in 1992.

Dit resultaat is het gevolg van verschillende bewegingen. In de eerste plaats nam het aandeel van het algemeen vormend onderwijs toe. Zo steeg tussen 1960 en 1992 het percentage leerlingen in het avo van 60,8 naar 75,7, terwijl het aandeel vbo dienovereenkomstig daalde. In de tweede plaats steeg het niveau. Binnen het avo daalde het aandeel mavo van 55,9 tot 36,9, terwijl dat van havo steeg van 10,0 naar 29,7. In de derde plaats wordt op latere leeftijd gestart met de beroeps- c.q. vervolgopleidingen en stijgt ook hier het niveau. In de genoemde periode is de deelname aan het mbo meer dan verdrievoudigd, verdubbelde het hbo bijna en groeide het wetenschappelijk onderwijs met de helft. Een laatste punt is de volwasseneneducatie. De hausse in reguliere deeltijd-opleidingen is weliswaar voorbij, maar de deelname omvatte op jaarbasis in 1993 altijd nog ongeveer 350.000 mensen.

Sterke groeiers zijn de basiseducatie (immigranten), de scholingsmaatregelen van de arbeidsbureaus en vooral de bedrijfsopleidingen.

Aan de stijging van het opleidingsniveau heeft bijna de gehele bevolking deel gehad. Aan de ongelijkheid in de genoten opleiding is minder veranderd. Het herkomstmilieu is nog steeds belangrijk voor de schoolkeuze van kinderen. Bovendien produceert het huidige onderwijssysteem drop-outs. Ongeveer 10% van de jongeren verlaat zonder een diploma op het laagste niveau het onderwijs. Dit percentage daalt vooralsnog niet.

Er zijn verschillende prognoses beschikbaar voor de toekomstige deelname-ontwikkelingen in het onderwijs. Instanties, zoals WRR, CPB en het ministerie van OC&W verwachten ondanks enige verzadigingsverschijnselen een verdere stijging van de onderwijsdeelname, in de leeftijdscategorie 15-19 jaar met enkele procentpunten en in de categorie 20-24 jaar met ongeveer 5%. Met name bij meisjes is nog groeipotentieel. De achtergrond hiervan is dat er een sterke behoefte zal bestaan om zich te kwalificeren voor de arbeidsmarkt (ook al is het marginale nut van opleidingen dalend). Zo was in 1993 het percentage werklozen onder mensen met een lage opleiding 15,6%, terwijl dit voor mensen met een hbo of wo opleiding uitkwam op resp. 5,1 en 6,1%. Daarnaast spelen ook culturele motieven een rol. Dit komt duidelijk tot uiting in de keuze voor algemene opleidingen en voor bepaalde culturele studierichtingen. Overigens zij opgemerkt, dat het aantal onderwijsvolgenden ook toeneemt als gevolg van de bevolkingsgroei.

De betekenis van de onderwijsexpansie voor de samenleving kan moeilijk worden overschat. In de eerste plaats is onderwijs van wezenlijke betekenis voor de economie. Deze betekenis neemt toe als gevolg van het kennisintensieve karakter van de toekomstige economie. Voorts beïnvloedt opleiding in sterke mate de levenskansen van mensen door hen economische en culturele hulpbronnen te verschaffen. Het onderwijs wordt gedifferentieerder en komt tegemoet aan de verschillen in aanleg en motivatie. Onderwijs is een belangrijke factor voor sociale processen, zoals individualisering, emancipatie en secularisering. Verder zijn er aanzienlijke praktische

gevolgen van de permanente onderwijsdeelname voor de andere maatschappelijke sectoren. Mensen gaan onderwijs met andere activiteiten combineren en stellen eisen aan hun woning en woonomgeving om de combinatie mogelijk te maken.

Individualisering en emancipatie

Een vrijwel autonome ontwikkeling van de afgelopen decennia is de toenemende individualisering. In toenemende mate beschouwen mensen zich als individu en niet als onderdeel van een grotere eenheid. Zij willen hun leven naar eigen inzicht inrichten. Dit proces drukt zich uit in de verhouding tussen partners binnen huwelijk of samenwoning, in de positie van kinderen en in de structuur van sociale participatie. Het individu neemt geleidelijk de plaats in van het gezin als basiseenheid van de samenleving. Deze overgang hangt samen met ontwikkelingen als secularisering, emancipatie, stijgend opleidings- en welvaartspeil en gaat gepaard met een grotere diversiteit aan primaire leefvormen, een stijging van het aantal éénpersoonshuishoudens en een toenemende symmetrie van rollen tussen man en vrouw in het huishouden. Individualisering betekent niet dat paarvorming substantieel aan betekenis inboet. Er is alleen sprake van minder stabiele relaties. Vanwege het achtereenvolgens aangaan en verbreken van primaire relaties worden de relatiepatronen wel complexer. Dit geldt in het bijzonder voor kinderen, die uit dergelijke verbintenissen zijn geboren.

Voorts komt de individualisering tot uiting in de dienstverlening. In de sfeer van de collectieve voorzieningen wordt gezocht naar dienstverlening-op-maat; de wensen van het moderne individu zijn moeilijker inpasbaar in het algemene en vaste stramien, waarop de collectieve voorzieningen zijn georganiseerd. Op de markt is al lang ingespeeld op de nieuwe situatie met een gedifferentieerder aanbod van producten en diensten dat specifiek gericht is op de behoeften en wensen van de individuele burger en klant. Overigens vindt er een belangrijke verschuiving plaats in de besteding van het voor consumptie beschikbare budget. Blijkens CBS-budgetcijfers van 1993 maken de uitgaven voor de woning ruim een derde uit van de totale bestedingen; de tweede uitgavencategorie (bijna een derde) wordt gevormd door uitgaven voor ontwikkeling, ontspanning en vervoer.

De individualisering blijkt voorts uit de gestage groei van het aantal huishoudens, in het bijzonder het aantal éénpersoonshuishoudens, zoals in de vorige paragraaf reeds aangeduid. Kwam in 1994 het aantal huishoudens uit op zo'n 6,3 miljoen, in de CBS prognose van 1993 wordt voor 2010 een toename voorzien tot 6,8 miljoen in de lage en 7,8 miljoen in de hoge variant. In diezelfde periode wordt een toename verwacht van het aantal éénpersoonshuishoudens met bijna driekwart miljoen tot 36% van het totaal. Deze groei komt in belangrijke mate voor rekening van de leeftijdscategorie 25-50 jaar. Verwacht wordt dat het aantal alleenstaanden in deze categorie tussen 1994 en 2010 zal stijgen van 12,9% tot 17,7%. Na 2010 zal de groei van het aantal éénpersoonshuishoudens vooral veroorzaakt worden door een toename van het aantal alleenstaande ouderen.

In het verlengde van individualisering ligt de emancipatie van verschillende bevolkingsgroepen, zoals vrouwen, ouderen, jongeren en minderheden.

Vrouwen

Vrouwen vormen een categorie die de afgelopen decennia een sterk emancipatoire ontwikkeling heeft doorgemaakt. Naast een formele rechtsgelijkheid tussen man en vrouw, deed zich een sterke groei voor in de deelname van vrouwen aan onderwijs en arbeid. In het onderwijs is de positie van jongens en meisjes tot en met 18 jaar ongeveer gelijk, daarna loopt het verschil langzaam op. De achterstand van vrouwen wat betreft bereikt onderwijsniveau is inmiddels omgezet in een voorsprong. Sexe-verschillen treden op naar sector.

De stijging van het gemiddelde opleidingspeil van vrouwen heeft in combinatie met de opkomst van de tertiaire en kwartaire dienstverlening geleid tot een forse stijging van de arbeidsparticipatie van vrouwen. Tussen 1975 en medio jaren negentig is de bruto arbeidsparticipatiegraad van vrouwen (15-64 jaar) gestegen van 25 naar 54%; die van mannen daalde van 82% naar 76%. In de meeste gevallen bezetten vrouwen een deeltijdbaan; terwijl de arbeidsparticipatie gemeten in arbeidsjaren in dertig jaar tijd nauwelijks toenam, is het aantal werkzame vrouwen in die periode ruim verdubbeld.

Verwacht mag worden dat in de komende jaren met de stijging van het opleidingspeil van vrouwen de arbeidsparticipatie zal blijven groeien. Uit onderzoek komt naar voren dat een kwart van de vrouwen die thans nog niet participeren dat in de toekomst wel zullen gaan doen; voor vrouwen onder de 30 jaar is dit de helft. Illustratief is ook het gegeven, dat steeds minder vrouwen na de geboorte van hun eerste kind geheel stoppen met werken. Van vrouwen met een jongste kind onder de drie jaar had in 1993 40% een betaalde baan (CBS). Een toenemende arbeidsparticipatie van vrouwen kan belangrijke gevolgen hebben voor zowel de mobiliteit als voor de wensen ten aanzien van woonruimte en voorzieningen in de buurt c.q. rond het werk (kinderopvang).

In het verlengde hiervan is de verdeling van onbetaalde arbeid van belang (huishoudelijke en gezinstaken). Het tijdsbeslag varieert in 1990 van 12 uur per week voor werkende alleenstaande mannen onder de 40 jaar en 56 uur per week voor de vrouwelijke partners van alleenverdieners met een kind onder de 5 jaar. Gemiddeld besteden mannen en vrouwen in 1990 bijna 23 uur aan deze taken. Het aantal bestede uren neemt vanaf 1975 enigermate af. Vrouwen brengen de hieraan bestede tijd terug van bijna 34 uur per week naar ruim 30. Mannen besteden er ruim twee uur meer aan en komen gemiddeld op bijna 15 uur uit. Het tijdsbeslag varieert overigens met de aanwezigheid van kinderen in het huishouden. Als er een kind is onder de 5 jaar, neemt de tijd de zorg voor de kinderen zelfs toe, zowel bij mannen als vrouwen. Wanneer samenwonende vrouwen betaalde arbeid verrichten, brengen zij de tijdsbesteding aan huishoudelijke en gezinstaken aanzienlijk terug. Dit wordt voor een beperkt deel door hun mannen gecompenseerd. Mannen en vrouwen die beiden (bijna) voltijds werken, verdelen hun huishoudelijke en gezinstaken ongeveer gelijk. In deze gevallen heeft een monetarisering van deze taken plaats gevonden: men gaat vaker uit eten en maakt vaker gebruik van betaalde hulp in de huishouding.

De vraag is of laatst genoemde symmetrische huishouden zich in de toekomst zal verbreiden. Uit de analyses van de ontwikkelingen in het recente verleden (1975-1990) blijkt, dat de jongste cohorten van de onderzochte vrouwen zonder kinderen in grote getale een symmetrische arbeidsrol weten te realiseren, maar na de komst van het eerste kind blijven vele moeders weliswaar betaalde arbeid verrichten, maar arbeid in huishouden en gezin overheerst. Vooralsnog is niet het tweeverdieners-huishouden, maar het anderhalfverdieners-huishouden dominant.

Ouderen

Ouderen vormen een categorie die thans bezig is met een emancipatieproces. De emancipatie van ouderen wordt gestimuleerd door een aantal factoren, zoals het stijgende opleidings- en welvaartspeil, de verbeterde inkomenspositie, de kennis, ervaring en contacten uit de afgesloten loopbaan, de verbeterde medische voorzieningen en niet in de laatste plaats de relatieve groei van het aantal ouderen ten gevolge van de vergrijzing. De emancipatie van de senioren heeft wellicht het meest zichtbaar gestalte gekregen in de aanwezigheid van de ouderenpartijen in de Tweede Kamer. Deze rooskleurige schets behoeft aanzienlijke nuancerings, zoals uit enige cijfers hierna zal blijken.

De Nederlandse bevolkingsopbouw wordt sterk bepaald door de naoorlogse geboortegolf. Er zijn in 1995 3.4 miljoen mensen ouder dan 55 jaar. Als gevolg van de geboortegolf stijgt vooral het aantal ouderen van 54-65 jaar; daarna neemt het aantal 65-plussers sterker toe. Het aantal mannen en vrouwen groeit naar elkaar toe,

omdat de levensverwachting van mannen stijgt. Overigens zijn hier grote verschillen naar sociaal-economische status. Mannen met een lage status leven 4,5 jaar korter dan mannen die hoog scoren (72,2 versus 76.7 jaar).

De categorie van 55-64 jaar wordt geacht betaald werk te verrichten of anderszins voor een passend inkomen te zorgen. De praktijk is echter, dat kennis en vaardigheden van oudere werknemers door de snelle maatschappelijke en economische veranderingen achterhaald raken. Tezamen met de matige werkgelegenheidsontwikkeling leidt dit tot een versnelde uitstoot van ouderen uit het arbeidsproces. Het is niet waarschijnlijk, dat dit proces op korte termijn wordt omgebogen. De participatiegraad van 55-64-jarigen was in 1994 slechts 25%. Van de 60-64-jarigen werkt nog ongeveer 10%. De facto is de pensioneringsleeftijd in Nederland 60 jaar. Op financiële gronden willen overheid en werkgevers deze trend keren. Er is een versobering van de uittrede-regelingen voorzien en bedrijven worden geacht een gericht personeelsbeleid te ontwikkelen. Zolang er een ruime arbeidsmarkt is en andere (goedkope) arbeidskrachten beschikbaar zijn - en dat is in Nederland voorlopig het geval - zijn de realiseringkansen van dit beleid echter gering.

Het inkomen van ouderen (65+) ontwikkelt zich de laatste twintig jaar niet ongunstig. Het loopt min of meer in de pas bij de rest van de bevolking. Dat is deels te danken aan de structurele verhoging van de AOW in het midden jaren van de jaren zeventig en deels aan het feit, dat reeds 80% van deze huishoudens aanvullend pensioen ontvangt. De hoogte van dit pensioen zal vanwege de langere opbouwperiode voor de jongere cohorten nog enigermate stijgen. Tegelijkertijd moet worden geconstateerd, dat op dit moment ongeveer 30% van de ouderenuishoudens niet meer inkomen heeft dan 10% boven het sociaal minimum. Als men bovendien de woonlasten in de analyses betreft, wordt een belangrijk sociaal probleem zichtbaar. Ouderen die huren en in het bijzonder de 75-plussers hebben hoge netto-woonlasten (ontvangers van huursubsidie meer dan 40%). Zij hebben daarnaast nog zoveel andere niet vermijdbare kosten, bijvoorbeeld in de sfeer van zorg, dat een aanzienlijk percentage van hen in armoede leeft.

Wat de toekomst (2010) betreft is het inmiddels wel duidelijk, dat het ideaal om bij 40 gewerkte jaren 70% van het laatst verdiende loon als pensioen te ontvangen niet haalbaar is. Recente analyses van de WRR laten zien, dat het huidige eindloonsysteem op de helling moet. Voorts is het onwaarschijnlijk, dat het aantal aanvullende pensioenen verder toeneemt. De eerder geschetste ontwikkelingen op de arbeidsmarkt zouden juist wel eens in andere richting kunnen werken. Ook is het nog maar de vraag of ouderen zo lang aan het werk zullen blijven, dat zij een volledig pensioen opbouwen. De huidige pre-pensioneringsregelingen worden afgebouwd en vervangen door kale sociale zekerheidsregelingen. Voor vrouwen geldt een en ander in versterkte mate. Zij bouwen in vergelijking met de mannen minder pensioenrechten op vanwege de loopbaanonderbreking, het parttime werken en het gemiddeld lager loon ervoor. Een positief punt blijft, dat de toekomstige ouderen vanwege de snelle verspreiding van het eigen woningbezit en erfenissen van hun ouders kapitaal beschikbaar hebben, dat zij via allerlei financiële constructies voor hun eigen levensonderhoud kunnen aanwenden.

Het terrein van de zorg is vanuit emancipatoir gezichtspunt van belang voor ouderen. Met het ouder worden - en in het bijzonder na 75 jaar - nemen de gezondheidsklachten toe. Meer dan de helft van de zelfstandig wonenden ouderen heeft chronische aandoeningen, maar pas op latere leeftijd krijgt men in meerderheid moeite met persoonlijke verzorging en huishoudelijke handelingen. Desalniettemin wenst een groot deel van de ouderen zelfstandig te blijven wonen en het liefst nog in de eigen woning. De verslechterende gezondheidstoestand leidt niet snel tot verhuizingen. Men stelt dit zo lang mogelijk uit. Alleen als het vanwege gezondheidsredenen echt niet verantwoord is, wordt er naar een aangepaste woning of plaats in het bejaardenoord of verpleeghuis gezocht.

De overheid speelt vanuit kostenoverwegingen in op deze trend door de intramurale zorg te substitueren door thuiszorg en informele hulp. Ongeveer zestig procent van de 75-plussers ontvangt informele hulp en/of thuiszorg. Ook woningaanpassing speelt hier een belangrijke rol, juist omdat de verhuisgeneigdheid van ouderen gering is. Niet alleen zijn zij gehecht aan hun woning, maar vooral zijn de sociale netwerken er om heen belangrijk om zelfstandig te kunnen blijven wonen. Uiteindelijk komt een flink deel van deze ouderen (ruim 20%) in een bejaardenoord of verpleeghuis terecht. Overigens lijken de grenzen van de substitutie al bereikt. Ouderen met een laag inkomen kunnen de dure aangepaste huisvesting niet bekostigen en de thuiszorg kan onder de huidige budgettaire condities de werklast niet aan. Alternatieven in de vorm van commerciële zorg, eventueel ondersteund met een cliëntgebonden budget, zijn voor een beperkte groep bereikbaar. Een en ander brengt met zich mee dat er meer informele hulp, vooral van (bijna) leeftijdgenoten, moet worden gemobiliseerd om de vraag naar zorg op te vangen.

Ouderen die langer zelfstandig kunnen en willen wonen, zullen meer en langer dan voorgaande generaties de voorkeur geven aan het gebruik van de eigen auto boven het openbaar vervoer. Zij zullen meer en langer mobiel zijn en vaker ook op reis. Bovendien is niet uitgesloten dat een deel van de zogenaamde jonge senioren in de leeftijdsfase van 55-75 jaar weliswaar hun reguliere baan hebben moeten opgeven, maar vanwege de ontstane pensioensituatie parttime betaalde activiteiten blijven verrichten of wellicht een studie beginnen, daartoe contacten willen onderhouden en over een werkruimte willen beschikken.

Jongeren

Jongeren vormen een categorie waarvan de emancipatie zich in belangrijke mate heeft voltrokken in de jaren zestig en zeventig. Deze ontwikkeling hing deels samen met het stijgend welvaartspeil en de ontdekking van de jeugd als sterk groeiend en koopkrachtig marktsegment, deels met karakteristieke sociale en culturele ontwikkelingen in die periode, zoals de democratisering, secularisering en toenemende tolerantie jegens niet traditionele omgangs- en leefvormen.

Jongeren hebben hun relatieve zelfstandigheid in de jaren tachtig en negentig weten te behouden, ondanks het feit dat enkele belangrijke condities (studiefinanciering, uitkeringen, arbeidsmarkt en huisvesting) zijn verslechterd. Jongeren zijn als gevolg hiervan in bepaalde opzichten langer afhankelijk van hun ouders, ook al omdat het aantal levensjaren dat zij in het onderwijs doorbrengen nog steeds toeneemt. Desalniettemin hebben jongeren een eigen leefwereld, omdat zij een grote vrijheid hebben en door zakgeld en bijbaantjes een behoorlijk besteedbaar inkomen weten te verwerven. Dat jongeren een relatief grote zelfstandigheid hebben blijkt ook uit het feit, dat zij alleen om praktische redenen - samenwonen en elders studeren of werken - uit het ouderlijk huis vertrekken. Overigens schommelt de leeftijd, waarop jongeren het ouderlijk huis verlaten. De te verwachten stijging in de onderwijsdeelname, de vermindering van financiële aanspraken en de moeilijker toetreding tot de arbeidsmarkt (uitzendwerk, flexibele contracten, perioden van werkloosheid) maken het niet waarschijnlijk, dat een groter percentage van de jongeren zelfstandige woonruimte claimt.

Minderheden

Minderheden vormen een zeer heterogeen samengestelde bevolkingscategorie, met daarin grote verschillen tussen groepen naar de mate van integratie in de Nederlandse samenleving en de mate van maatschappelijke achterstand waarin men verkeert. Ondanks deze verscheidenheid kan in algemene zin gesteld worden dat de emancipatie van minderheden weliswaar op gang is gekomen, maar zeker ook nog een lange weg heeft te gaan.

Het aandeel van allochtonen in de Nederlandse bevolking bedraagt thans zo'n 7,5%. De belangrijkste groepen zijn Turken en Marokkanen, op enige afstand gevolgd door Surinamers en Antillianen. Het aandeel van de allochtone groepen zal volgens een prognose van het SCP kunnen stijgen tot circa 15% in 2010. Hun aandeel in de bevolking van de drie grootste steden komt echter in 1995 reeds in de buurt van de 30% en zal naar ongeveer de helft groeien in 2010. Het is dan overigens wel de vraag of deze groepen als zodanig herkenbaar zijn.

Sinds het begin van de jaren '80 heeft zich op het terrein van onderwijs, arbeid en huisvesting althans in absolute zin een verbetering voorgedaan in de positie van minderheden. In relatieve zin was echter sprake van achteruitgang. Allochtone jongeren kennen grote onderwijsachterstanden, terwijl de werkloosheid onder allochtonen drie tot vier maal hoger is dan onder autochtonen. Deze situatie werkt door in de huisvestings sfeer, waardoor geleidelijk een zekere concentratie plaatsvindt van minderheden in bepaalde wijken. Deze ontwikkeling doet zich volgens de Rapportage Minderheden van het SCP het sterkst gevoelen in de grote steden. Bijvoorbeeld in Den Haag, woont 67% van de minderheden in een beperkt aantal wijken waar slechts 20% van de overige bevolking is gevestigd.

Verwacht mag worden dat de groei van de allochtone bevolking de komende jaren sneller zal verlopen dan de emancipatie van deze groepen in de onderwijs sfeer en op de arbeidsmarkt. Gezien de relatieve achterstandspositie die hiervan het gevolg is, mag een verdere groei van het aantal achterstandswijken waar minderheden geconcentreerd zijn niet worden uitgesloten. Dit feit op zichzelf verslechtert weer de kansen op goede onderwijsprestaties en op betaald werk. De sociale selectie leidt er bovendien toe, dat ook andere zwakke en marginale groepen zich in deze wijken concentreren, hetgeen risico's inhoudt voor de leefbaarheid.

W O N I N G M A R K T

Voor een overzicht is het gewenst een kort schets toe te voegen van de belangrijkste ontwikkelingen in de volkshuisvesting. Woningnood in de strikte betekenis van het woord komt in de meeste gebieden nauwelijks voor. Nadat enkele jaren geleden door de overheid de noodklok werd geluid over een forse toename in de woningbehoefte, blijkt deze op grond van het laatste woningbehoefte-onderzoek mee te vallen (Brede Beleidsbrief Volkshuisvesting 1995). Het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer rekent met de bouw van een miljoen woningen tot 2010. De kwaliteit en het uitrustingsniveau van de woningen zijn sterk afhankelijk van de welvaart in een bepaalde periode. Voorts leidt vergroting van de welvaart tot een verschuiving van huur naar de koop. In de loop der jaren zijn het aantal eengezinswoningen, de oppervlakte van de woning en het uitrustingsniveau van de woning gestegen. Voor de toekomst wordt door het ministerie en ook in andere prognoses een verdere verschuiving in de woningvoorraad voorzien naar koopwoningen, duurdere huurwoningen en naar woningen met hogere kwaliteit (grotere woonkamers en meer kamers). Een dergelijke verschuiving wordt in het algemeen ondersteund door de woonvoorkeuren van huishoudens die willen verhuizen. Uiteraard verschillen de woonvoorkeuren per type huishouden. Alleenstaanden en 65-plussers opteren in grote meerderheid voor een huurwoning en hoeven in meerderheid ook geen eengezinswoning. Deze trend is in de loop van de laatste 15 jaar min of meer constant gebleven. De starters zijn in grotere getale bereid een (etage)woning te kopen. Gezinnen met kinderen en ook paren zonder kinderen wensen in overgrote meerderheid een eengezins(koop)woning. Over het derde aspect van de volkshuisvesting - de betaalbaarheid - zijn reeds eerder opmerkingen gemaakt. De terugtrekking van de volkshuisvestingssubsidies en de marktwerking hebben de laatste jaren de huren reeds fors doen stijgen. Met name de lagere inkomensgroepen worden met stijgende woonlasten geconfronteerd en worden als gevolg van de aanscherping van het huursubsidiebeleid in hun keuze beperkt. Zij kunnen alleen kiezen voor goedkope huurwoningen, die in bepaalde wijken zijn geconcentreerd. Omdat mensen die in verhouding met hun inkomen te goedkoop wonen, worden gestimuleerd te verhuizen, ontstaan per saldo inkomenswijken.

Dit algemene beeld van de volkshuisvesting varieert uiteraard sterk per regio en gemeente, omdat juist op de woningmarkt lokale factoren een grote invloed hebben. Het sterkst komt dit tot uiting in de (grote) steden. Wanneer naar de (groot)stedelijke ontwikkelingen in het verleden wordt gekeken, blijkt dat tot aan de jaren zestig relatief goedkope (etage)woningen zijn gebouwd van matige kwaliteit en in relatief hoge dichtheden. Zij zijn gebouwd op plaatsen waar de werkgelegenheid zich indertijd concentreerde. Toen de toegenomen welvaart en de opkomst van de auto de directe band tussen wonen en werken doorsneed, is het suburbanisatieproces op gang gekomen. Er werden buiten de stad eengezinswoningen gebouwd, waarnaar de welvarende bevolkingsgroepen verhuisden. De laatste jaren wordt getracht de selectieve emigratie tot staan te brengen en welvarende groepen weer naar de stad te lokken. Weliswaar worden met dit beleid resultaten behaald, maar de trend is nog niet definitief omgebogen. De mensen die in de stad komen wonen, hebben gemiddeld nog steeds een lager inkomen en een lagere opleiding dan degenen die vertrekken. Dit heeft te maken met de toestroom van (studerende) jongeren en buitenlandse immigranten. De effecten van deze selectieve emigratie en immigratie worden versterkt door de werkloosheid. Deze is een gevolg van de afbraak van de industriële werkgelegenheid, de onvoldoende compensatie door de dienstverlening en de 'mismatch' tussen vraag en aanbod op de stedelijke arbeidsmarkt. Voorts heeft de eerder genoemde omslag in het volkshuisvestingsbeleid een extra negatieve invloed op de woonsituatie in de steden. In de oudere wijken met lage inkomens vestigen zich in toenemende mate huishoudens van allochtone herkomst. Het volkshuisvestingsbeleid heeft per saldo het ongewenste neveneffect, dat er segregatie naar etniciteit ontstaat.

SAMENVATTING VAN DE TRENDS

Vooraf moet de vraag worden gesteld, hoe de politieke en bestuurlijk context zich in de komende jaren zal ontwikkelen en wat de invloed ervan zal zijn op de woningmarkt. Nadat de rijksoverheid in de afgelopen jaren zijn rol in de volkshuisvesting heeft herzien, is het vooralsnog plausibel te veronderstellen, dat een integraal volkshuisvestingsbeleid niet meer terug komt. De ideologische basis ontbreekt vooralsnog. Bovendien sluit het geliberaliseerde volkshuisvestingsbeleid aan bij het gegeven, dat een grote groep burgers vanwege de toegenomen welvaart zeer goed in staat is via de markt in zijn woonbehoeften te voorzien. De overheid zal zich naar verwachting beperken tot het compenseren van al te grote nadelige sociale gevolgen via de individuele huursubsidie en de inzet sociaal en fysiek beheer in probleemwijken.

In de eerste plaats kan worden vastgesteld, dat demografische en economische factoren ook in de toekomst erg belangrijk zullen zijn. Het specifieke karakter van de woning - primaire behoefte van een huishouden, lange levensduur en hoge prijs - leidt ertoe, dat de samenstelling van een huishouden en de koopkrachtige vraag een dominante invloed houden op de vraag naar woningen, zowel op macro- als microniveau.

Tot nu toe hebben sociale en culturele factoren een minder belangrijke rol gespeeld, omdat de woningmarkt een aanbiedersmarkt is, waar voor huurders en kopers minder te kiezen valt dan op andere markten. Het is niet onwaarschijnlijk, dat in de toekomst de sociale en culturele factoren aan directe en indirecte invloed zullen winnen, juist als gevolg van de doorgevoerde marktwerking.

- Aan de vraagzijde kunnen nieuwe koopkrachtige groepen, zoals ouderen en tweeverdieners, hun positie op de markt versterken. Zij zijn in staat een reële afweging te maken tussen huren en koop en tussen prijs en kwaliteitsaspecten, zoals volume, ontwerp, uitrustingsniveau en vooral situering.
- Aan de aanbodzijde krijgen de aanbieders, in het bijzonder de woningbouwcorporaties, een grotere handelingsvrijheid. Zij zullen onder druk van de concurrentie hun produkt behalve naar prijs ook in andere opzichten differentiëren om het aantrekkelijk te maken voor de verschillende marktsegmenten met hun specifieke woonwensen.

Wat zijn nu belangrijkste conclusies ten aanzien van de sociale en culturele trends?

Uit het geboden overzicht blijkt hoe divers de ontwikkelingen zijn. De geschetste processen tezamen leiden tot een grotere sociale differentiatie. Er ontstaat een reeks van subtiel onderscheiden sociale posities en een bonte verscheidenheid aan huishoudens, waarvan de leden diverse taken combineren en verschillende rollen spelen. Bovendien verschuiven de sociale posities en de samenstelling van de huishoudens in de tijd. De samenleving vertoont een grote dynamiek en chaos. Hierin zijn enige lijnen aan te brengen door na te gaan, wat de effecten van deze ontwikkelingen zijn op factoren die de structuur van de samenleving bepalen en de maatschappelijke verdelingsprocessen sturen.

Ondanks de positieve toekomstverwachtingen op economisch vlak, is er wat betreft de economische positie van huishoudens sprake van een toenemende heterogeniteit. De start is voor velen moeizaam; de situatie wordt minder stabiel, zowel vanwege de wisselingen op de arbeidsmarkt als door veranderingen in het huishouden (scheiding e.d.); de afbouw van de loopbaan vindt voor velen onder minder gunstige condities plaats en het is de vraag of de pensioenvoorziening adequaat zal blijven. Daarbij komt dat voorheen collectief gefinancierde voorzieningen privaat moeten worden gedekt (studiefinanciering, arbeidsongeschiktheid, ziektekosten enz.) Kortom: de economische positie wordt onzekerder en de risico's zijn groter. Compensatie wordt geboden door het feit, dat naar verwachting de welvaart in meer of mindere mate blijft stijgen en het huishouden met tweeverdieners of beter anderhalverdiener oprukt.

Het is de vraag hoeveel mensen per saldo als gevolg van deze scherpere concurrentie en terugtrekking van de overheid ernstige economische achterstand oplopen. De laagopgeleiden en in het bijzonder de allochtonen behoren tot de risicogroepen, maar ook redelijk opgeleide burgers lopen die kans, omdat zij bij voorbeeld in het 'verkeerde' segment van de arbeidsmarkt zitten en eenmaal werkloos moeilijk aan de slag komen in een baan die enige zekerheid biedt.

De tweede dimensie is van culturele aard. In het voorgaande is het dominante belang van het onderwijs benadrukt. Nederland is in enkele decennia een meritocratie geworden. De sociale posities moeten op eigen kracht worden verworven. Het onderwijsniveau is bepalend voor zowel de economische als culturele positie. Mensen blijven hierin dan ook investeren. Er is een groep die onderwijs uitsluitend benut om de economische positie te versterken, doch een andere groep probeert een redelijke arbeidsmarktpositie te combineren met hoge culturele positie. Er is bijvoorbeeld een omvangrijke groep van hoogopgeleide professionals, werkzaam in de kwartaire sector of commerciële dienstverlening, die zich in cultureel opzicht duidelijk willen onderscheiden van degenen die op de economische dimensie hoog scoren. Daarnaast is er een groep van (jongere) hoogopgeleiden, die in economisch opzicht (nog) niet succesvol zijn, maar desalniettemin voldoende culturele bagage hebben om het leven met hulp van sociale uitkeringen en kleine baantjes, vaak in de culturele sector, op een gevarieerde wijze in te richten. Voor een deel gaat het ook om ouderen die na een drukke levensfase tijd beschikbaar hebben om zich in cultureel opzicht te ontplooiën, met name via lezen en receptieve kunst. Individualisering en emancipatie zijn voor deze groepen belangrijke waarden.

Aan de demografische dimensie zijn talrijke aspecten te onderscheiden. Uiteraard zijn ontgroening en vooral vergrijzing dominante processen, die de samenleving ingrijpend beïnvloeden. Daarnaast is het echter goed te bedenken, dat mensen gedurende hun leven van verschillende typen huishoudens lid zijn. Bovendien zijn de primaire betrekkingen minder stabiel. Voorts blijken de economische, sociale, culturele en reproductieve activiteiten zich te concentreren in een betrekkelijk korte periode van het leven. Hoogopgeleide paren met kinderen zijn tussen hun dertigste en vijfenveertigste jaar bijzonder druk. Zij besteden veel tijd aan de opvoeding van de kinderen; zij werken allebei nog aan hun carrière, volgen (bedrijfs)opleidingen en hebben een gevarieerde vrijetijdsbesteding. Dit

gedragspatroon zal zich verbreiden. Uit tijdsbestedingsonderzoek blijkt, dat inmiddels bijna de helft van de Nederlanders druk doende is het met combineren van huishoudelijke en gezinstaken, opleidingen en betaalde arbeid. Dit laat overigens onverlet dat naar verwachting in Nederland het model van de anderhalfverdieners dominant zal blijven.

Na deze langs drie dimensies geordende hoofdconclusies over maatschappelijke trends, volgt nog een korte aanduiding van mogelijke bouwstenen voor het programma van eisen, dat op basis van bovenstaande beschrijvingen en analyses aan de stedenbouwers zou kunnen worden voorgelegd. Eerst wordt ingegaan op het wonen en de woonvoorkeuren, daarna op enkele aspecten van de schaalproblematiek.

In aansluiting op de laatste conclusie kan in de eerste plaats - eigenlijk ten overvloede - worden geconstateerd, dat het standaardgezin - ouders met twee kinderen - minder dominant is geworden. Andere vormen van primaire relaties en alleenstaanden komen praktisch evenveel voor. De samenstelling van het huishouden wisselt. De leden van deze en andere huishoudens claimen eigen ruimten voor spel en ontspanning, studie, betaalde en onbetaalde arbeid; de (grote) woonkamer wordt in beperkte mate benut voor gemeenschappelijke activiteiten. De activiteiten van de afzonderlijke individuen zijn dominant geworden. Slechts gedurende een relatief korte periode - tijdens de fase van opvoeding van jonge kinderen - functioneert het standaardgezin als eenheid en heeft het behoefte aan een daartoe geschikte woning.

De gevolgen van deze demografische veranderingen zijn in de praktijk nauwelijks waarneembaar, omdat de woningvoorraad zich uiteraard langzaam aanpast aan de gewijzigde maatschappelijke ontwikkelingen. Ook verhuizen mensen slechts in beperkte mate om zich aan de gewijzigde omstandigheden aan te passen. Dit gebeurt nog het meest in de opbouwfase van het huishouden en bij scheiding. Met name (jonge) ouderen zijn weinig verhuisgeneigd, ondanks het feit dat zij in een relatief (te) grote woning zitten. Zij hebben hierin veel (emotionele) energie en geld geïnvesteerd en zijn gehecht aan hun omgeving. Toch lijkt ook een andere factor van belang. Er is weinig specifiek en aantrekkelijk genoeg aanbod voor groepen die potentieel een ander type woning zouden willen betrekken. Dit zou kunnen worden afgeleid uit het (niet)verhuisgedrag van ouderen. Het onderzoeksgegeven dat paren zonder kinderen eveneens een standaard eengezinswoning (in de groene buitenwijken) prefereren, zou eveneens erop kunnen duiden, dat geen bevredigende alternatieven beschikbaar zijn. Het standaard behoefte-onderzoek leidt in zo'n geval tot een voorspelbare uitkomst: de eengezinswoning als next-best-oplossing.

Het toekomstige beeld over het wonen en ook de woonomgeving kan nog wat verder worden ingekleurd, wanneer wordt gekeken naar de economische en culturele dimensie van de maatschappelijke positie. Mensen die hoog scoren op de economische dimensie hebben veel duurzame consumptiegoederen in huis en een omvangrijke, veel ruimte vragende vrijetijdsuitrusting. Zij zullen bepaalde eisen stellen aan de woning wat betreft grootte, comfort, werkruimte en (buiten)ruimte voor vrijetijdsactiviteiten. Zij zullen in overwegende mate op het verstedelijkte platteland of in de voorsteden te vinden zijn; zij kiezen ook een woonomgeving met goed bereikbare vrijetijdsvoorzieningen. Een tweede woning is voor deze categorie niet ongewoon. Zij hebben voorkeur voor de auto als vervoermiddel, ook al om de vele activiteiten op een doelmatige manier te kunnen uitvoeren.

Mensen die minder welvarend zijn, wonen overwegend in de lagere inkomenswijken van de steden. De woning is relatief sober; desalniettemin beslaan de woonlasten een aanzienlijk deel van hun besteedbaar inkomen. De meeste sociale contacten en ook veel vrijetijdsactiviteiten spelen zich in eigen woning of buurt af. De actieradius is beperkt tot de eigen woonwijk en tot het centrum van de stad voor het doen van inkopen. In een aantal wijken is een opeenstapeling van problemen aan te treffen, zoals armoede, criminaliteit en (drugs)overlast. Een deel van deze groep trekt voor de dagelijkse vrijetijdsbesteding naar buiten en heeft bijvoorbeeld een vaste campingplaats.

Mensen die in cultureel opzicht hoog scoren zullen meer op de steden zijn georiënteerd. Zij prefereren een oude, doch redelijk ruime woning, waarin voldoende ruimte is voor de activiteiten van de huisgenoten. De situering van de woning, bijvoorbeeld wat betreft omgeving, bereikbaarheid van voorzieningen en het openbaar vervoer, is belangrijker dan volume en prijs. Deze groepen zien de stad niet alleen als plaats om te wonen en te werken, maar ook als publieke en culturele ontmoetingsruimte.

De schaalproblematiek is in de afgelopen jaren van karakter veranderd. Enerzijds is sprake van een forse schaalvergroting. De wijk - vaak de eenheid van ontwerpen - is het niveau, waarop zich slechts nog een deel van het leven afspeelt. Zo zijn wonen en werken in de afgelopen decennia uit elkaar getrokken. Het is nog de vraag of telematica

KADER 2

TIJDWOEKERAARS, TIJDTOVENAARS, TIJDMANAGERS, HET SPOORBOEK-HUISHOUDEN, HET TIME-TABEL- HUISHOUDEN

Ze wonen in een monumentale woning in het centrum van Utrecht. Er is een tuintje bij en de speelomgeving voor hun twee kinderen Lisa (8) en Rob (6) is redelijk veilig. Hij is 40 en heeft een goed betaalde baan als socioloog bij een adviesbureau in Amersfoort. Het bureau werkt landelijk, zodat hij - bij goed bereikbare locaties bij voorkeur per trein - naar wisselende projecten in heel Nederland reist. Zij is 38 en deed een drama-opleiding en gaf tot er kinderen kwamen les. Hun kinderen gaan van jongs af aan drie dagen naar een kinderdagverblijf in de buurt en nu ook naar een school vlakbij. Zij wilde graag blijven werken, maar stopte daar na de komst van Rob toch een paar jaar mee. Het gezin als 'organisatiebureau' vond ze een gruwel en het werk beviel haar toch al matig.

Toen de kinderen naar school gingen, is ze via het Arbeidsbureau een cursus van Nieuw Elan als opleider-trainer aan het werk gekomen bij een opleidingsinstituut in Amsterdam. Eerst als freelancer, inmiddels op basis van een jaarcontract. Hun gezamenlijk netto-inkomen bedraagt momenteel 5500 gulden per maand. Pas geleden kreeg zij te horen dat het bedrijf wegens slechte resultaten moet reorganiseren en haar tijdelijk contract ondanks haar goede functioneren niet zal worden verlengd.

Zij werkt nu drie dagen per week, hij vier dagen. Hoewel vooral de twee dagen dat ze beiden werken en de kinderen naar het dagverblijf gaan hectisch zijn - de kinderen halen en brengen omdat die drukke weg nog te gevaarlijk voor ze is, werktijden goed afstemmen en in de hand houden, geen vertraging in trein of file oplopen, nog gauw een boodschapje meepikken, het eten koken, een telefoontje beantwoorden van iemand die vast geen kinderen heeft - vinden ze het al met al een heel aardige balans tussen werk en ouderschap. Wel verricht zij iets meer huishoudelijke taken dan hij. Als de kinderen ziek zijn of het werk erg druk is, loopt het weleens uit de hand en moet er extra oppas worden gezocht. Als ze het zien aankomen wordt studentenoppas, burens of vrienden met kinderen, 'oma Breda' of 'opa en oma Veere' gevraagd. De banden met de (groot)ouders zijn door de kinderen hechter geworden ook al wonen die niet om de hoek. In acute situaties, bijvoorbeeld een ziek kind, is het crisis: het is dan snel hulp vinden of het werk afbellen. Eenmaal per week hebben ze een schoonmaakhulp.

Lisa heeft haar afspraken en zit op dansles, Rob vermaakt zichzelf prima. Hij doet eens keer per week aan conditietraining. Zij zit op yoga en doet wekelijks een paar uur vrijwilligerswerk. Ze zijn beiden actief betrokken bij buurtactiviteiten, de kinderboerderij en enkele schoolactiviteiten zoals het jaarlijkse kamp. Zij gaat graag naar het theater en dansvoorstellingen en speelt dwarsfluit. Hij leest graag en houdt van muziek en film. Maar de laatste jaren komt daar vanwege de drukte maar weinig meer van. Ook het bezoek aan familie en vrienden, die verspreid door Nederland en soms daarbuiten wonen, is minder geworden. Hun stelregel is dat een activiteit in het weekend leuk is en meer drukkend wordt. Ze werken 's avonds en in het weekend vaak ook een paar uur. Sinds hij een modem heeft werkt hij wat meer thuis. Dat geeft meer rust, tijdwinst en concentratie. Bovendien kan hij werken wanneer dat het beste past. Dat is hem vooral bij zijn schriftwerk meer dan welkom.

In de zomervakantie kamperen ze met de kinderen in Frankrijk of Denemarken. De laatste jaren gaan ze er in het voorjaar een weekje met tweeën tussenuit, meestal een culturele vliegreis of op bezoek bij vrienden in Barcelona of Marseille. De grootouders zorgen dan voor de kinderen. In het najaar, met Kerst en in lange weekends blijven ze lekker samen thuis of gaan met z'n vieren naar een eiland of uit logeren bij familie of vrienden. Soms gaan ze apart op stap. Afhankelijk van de bereikbaarheid en wat er aan bagage mee moet gaan ze met de trein of de auto. Hun auto delen ze met de burens.

deze trend echt zal keren. Het voorzieningengebruik - onderwijs, winkels en gezondheidszorg - kent minder vaste territoriale grenzen. Mensen besteden al decennia lang een vast percentage van hun vrije tijd thuis, maar in overige vrije tijd rennen zij van hot naar haar om aan allerlei vrijetijdsactiviteiten deel te nemen. Een ander voorbeeld is de toegenomen geografische schaal van sociale netwerken en ook verdichting ervan als gevolg van het feit, dat de leden van huishoudens elk hun eigen relaties onderhouden. Alles bij elkaar is er een diffuus patroon van communicatie en mobiliteit, dat zich voor veel groepen uitstrekt over de gehele regio voor bepaalde erg mobiele groepen ook nog daarbuiten.

Gezien het feit dat de arbeidsmarkt flexibeler wordt, er minder wordt gewerkt, mensen verschillende taken moeten combineren en leden van huishoudens verschillende en in de tijd veranderende communicatie- en vervoerspatronen hebben, zullen zij een woonplaats kiezen die voor de verschillende leden van het huishouden strategische ligt en tegelijkertijd een aantrekkelijk woonklimaat biedt. Voorzieningen voor de dagelijkse levensbehoefte, waaronder ook kinderopvang en school, spelen daarbij een rol. In een periode van schaalvergroting blijft de wijk en in elk geval de woning en woonomgeving van grote waarde voor de mensen.

Deze ontwikkeling is ook af te leiden uit het niveau van de uitgaven voor het wonen. De woonconsumptie-uitgaven stijgen nog steeds. Blijkens CBS-cijfers besteden huishoudens met een hoofd jonger dan 65 jaar ongeveer 35% van hun budget aan woonuitgaven en huishoudens met een hoofd van 65 jaar of ouder gemiddeld ruim 42%. Het aandeel in de bestedingen stijgt. De indruk bestaat voorts, dat mensen het prettig vinden in een herkenbare gebouw of buurt te wonen. Dit komt bijvoorbeeld tot uiting in de herwaardering van het opvallende en fraaie stedenbouwkundig ontwerp en de herkenbare architectuur. Dagelijks blijkt ook hoe gevoelig mensen zijn voor verstoringen in hun met zorg gekozen woonomgeving. Het lijkt er dus op, dat de wijk als woonomgeving zeker niet heeft afgedaan.

Tegen deze achtergrond is het een belangrijke opgave voor de stedenbouwers de schaalniveaus voor de verschillende functies met elkaar te verbinden. De remedie van goede autoverbindingen is daarbij, zeker in het westen en midden van Nederland, maar een beperkt deel van de oplossing. Wellicht biedt het oude concept van functiemenging weer perspectief. De telecommunicatietechnieken, de veranderende arbeidspatronen (thuis werken, schaalverkleining en verzelfstandigingsmodellen) en de behoefte aan persoonlijke dienstverlening bieden hiervoor aanknopingspunten.

AANKNOPINGSPUNTEN VOOR VERSTEDELIJKING EN ONTWERP

Deze globale conclusies over de te verwachten maatschappelijke ontwikkelingen en hun consequenties voor het wonen en de ruimtelijke inrichting aan de hand van enkele typisch sociologische factoren doen niet volledig recht aan de te verwachten sociale differentiatie. Er zijn veel meer sociale posities en bijbehorende woonculturen te onderscheiden. Het begrip leefstijl is bruikbaar om deze verscheidenheid te illustreren.

Leefstijl kan worden omschreven als een herkenbare en samenhangende verzameling gedragingen, die uiting geeft aan de positie die men in het sociaal verkeer inneemt (SCP, Ganzenboom 1988). Zoals eerder gezegd kunnen dergelijke beschrijvingen hooguit tentatief zijn. Het is namelijk niet eenvoudig om de leefstijl van maatschappelijke groeperingen scherp omlijnd, uitputtend te typeren, laat staan met zekerheid te voorspellen. Toch genereren deze beelden een aantal ontwerp-thema's en bieden ze tenminste referenties om ontwerp-opgaven aan te toetsen. Bovendien nodigen ze uit tot vernieuwende en meer gedifferentieerde vormen van planontwikkeling en marketing. (Kader 2 t/m 4)

De leefstijlbeschrijvingen in de kaders worden steeds langs twee dimensie opgebouwd die wij als de meest wezenlijke zien. De eerste dimensie betreft belangrijke dagelijkse bezigheden, gedragingen en preferenties met betrekking tot wonen, werken, gebruik van voorzieningen, vrije tijd en mobiliteit. Omdat leefstijlen sterk bepaald worden door inkomen, opleiding en levensfase worden deze aspecten in de beschrijvingen betrokken. De leefstijlbeschrijvingen van diverse groepen levert bouwstenen voor het programma van eisen en raakt aan ordenings-thema's als mobiliteit, infrastructuur, netwerken, dragers en functiemenging. De tweede dimensie betreft het schaal-niveau, een ander kernthema van ontwerp en ordening. Verwante thema's zijn hier kritische massa c.q. draagvlak, differentiatie, identiteit en natuurlijk weer mobiliteit, infrastructuur, netwerken, dragers en functiemenging. Er wordt naar drie schaalniveaus gekeken: de (euro)regio (30 tot 100 km), de stad (3 tot 10 km) en de wijk (300-1000 meter).

Deze bijdrage wordt afgesloten met een verkenning van de vraag welke programmatische aanknopingspunten de geschetste maatschappelijke ontwikkelingen en leefstijlbeschrijvingen bieden voor het ontwerp van onze toekomstige verstedelijking.

Het eerste en meest in het oogspringende leefstijlkenmerk is zonder twijfel de toenemende mobiliteit en actieradius van een groot deel van de bevolking. Verplaatsingen over afstanden van 30 tot 100 kilometer zijn tamelijk normaal geworden. De omvang van de mobiliteit varieert weliswaar per leefstijl, maar het is een zeer dominante trend die nog verder zal doorzetten. Het gaat daarbij allang niet meer alleen om woon-werk verkeer, maar in toenemende mate om mobiliteit in andere leefsferen als recreatie, het gebruik van (grootschalige) voorzieningen en het onderhouden van sociale relaties. De dominantie van de ontwerpogave die dit stelt is navenant. De oplossings-strategieën lopen uiteen van het ordenen op nabijheid (functiemenging, compacte stad, verdichting, herbestemming) tot het ordenen en faciliteren van vervoer en communicatie. De opgave is echter het best te formuleren met de term 'bereikbaarheid'. Het creëren van nabijheid op zich is voor een groot deel van de bevolking op vele levensterreinen geen echte opgave (meer) en wordt voor een verstedelijkingsstrategie steeds minder zwaarwegend. Veel belangrijker wordt daarentegen de vraag hoe de toenemende mobiliteit op een aantrekkelijke, comfortabele, betaalbare en

K A D E R 3

D E N I E U W E S T E D E L I N G

Ze is 42 en woont in een ruim appartement met een aardig balkon in Haarlem. Ze werkt met enige regelmaat als freelance secretaresse, meestal bij culturele instellingen, soms bij een bedrijf. Ze heeft HEAO gedaan, maar hoeft eigenlijk niet zonodig. Soms valt ze terug op een WW-uitkering of de bijstand. Ze doet er wat klusjes bij: oppassen, fluitles geven, massage en healings. Voornamelijk voor vrienden en kennissen, maar het levert een klein extraatje op. Ze heeft een paar jaar geleden een cursus creatieve intuïtie gedaan en dat is haar erg gaan boeien. Daar wil ze eigenlijk mee verder. Ze is bezig om in Haarlem ook zo iets op te gaan zetten.

Jaren terug heeft ze een poos samengewoond, maar dat beviel niet. Ze vond het benauwend en hij liet zich wat al teveel als man gelden. Ze heeft daarna meerdere relaties gehad, maar samenwonen wil ze niet meer. Kinderen ook niet. Ze heeft veel vrienden en kennissen, waarvan er veel in Haarlem wonen, maar ook in Amsterdam, Utrecht, Groningen en Brabant. Daar komt ze oorspronkelijk vandaan. Haar familie ziet ze af en toe. Alleen met haar zusje in Amsterdam heeft ze veel contact. Ze gaan geregeld ergens samen eten of naar de Albert Cuyper.

Ze doet alles met de fiets. Als ze ver moet reizen ze altijd met het openbaar vervoer. Een auto wil ze niet. Ze heeft haar rijbewijs wel gehaald, maar vindt een auto in de stad overbodig en slecht voor het milieu. De meeste boodschappen kan ze in de buurt halen en ook het centrum is niet zover fietsen. In zo'n autovrije buurt als in het Westerpark in Amsterdam zou ze best willen wonen. Dat zouden ze bij haar in de buurt ook wel mogen maken.

Ze heeft niks bijzonders met de buurt, al kent ze er inmiddels wel een hoop mensen van gezicht. Elkaar groeten en af en toe een praatje is haar genoeg. Er woont een vriendin in de buurt, die ze weleens masseert. Die leerde ze kennen in haar vorige baan en dat klikte. Zij vindt dat intuïtieve ook interessant. Pas hebben ze het er nog met elkaar over gehad om naar een cursus in Portugal te gaan.

onschadelijke manier te ontwerpen en faciliteren. Dat dient een mobiele, dynamische leefstijl met een grote actieradius het meest. Het verordenen tot minder mobiliteit is dan ook geen optie. Dit betekent echter niet dat wordt meegegaan in postmodernistische lyriek over nomadisch leven en wonen. Deze mobiliteit en dynamiek is namelijk maar een kant van de medaille.

Dat brengt ons bij het tweede aanknopingspunt. De keerzijde van de medaille is de sterke behoefte aan een plek waar men zich thuis kan voelen en een rustpunt vindt. Woning en woonomgeving - dat is de wijk of buurt tot 300 à 1000 meter - zijn zeker niet alleen van belang voor meer buurtgebonden mensen met een minder dynamische leefstijl en minder grote actieradius. Er zijn vele aanwijzingen dat juist ook in een zeer dynamisch, en met tijd en wijle onzeker, bestaan het belang en de betekenis van de woonplek toeneemt. En ook voor minder valide bewoners en kinderen, of ze nu deel uitmaken van een meer of minder dynamisch huishouden - is en blijft de woonplek en naaste omgeving van groot belang. De tweede ontwerpopgave is dan ook het vormgeven van woning en woonomgeving c.q. de buurt. Deze vraagstelling is ook voor de bestaande stad van groot belang en kan zich terecht verheugen in een langzaam groeiende belangstelling. Er valt op dit schaalniveau weer veel uit te vinden.

Referenties aan de nostalgie van de voormalige sociaal hechte (volks)buurt zijn onbruikbaar geworden, hoewel het de laatste jaren weer manifest wordt hoe belangrijk in de kern sociale kenmerken van de woonomgeving als veiligheid, sociale status en netheid voor grote groepen in de samenleving zijn. Deze aspecten formuleren een opgave die het midden houdt tussen ontwerp en beheer. Duidelijk is dat in een tijd van verminderde sociale cohesie grootschalige of onduidelijk vormgegeven woongebouwen en openbare ruimten zonder voldoende dagelijks beheer niet zijn aan te bevelen.

Belangrijk zijn voorts de lokalisering, het ontwerp, functies van de openbare ruimte, verkeer en vervoer, rust- en speelplekken (al dan niet openbaar) en andere voorzieningen waarvan nabijheid een wezenlijk kenmerk blijft: basisscholen, kinderopvang, winkels voor dagelijkse levensbehoeften en voorzieningen voor zorg en persoonlijke dienstverlening. De nabijheid van winkels, zorg en dienstverlening zal voor veel mensen - met name voor mobiele en koopkrachtiger groepen - in de toekomst waarschijnlijk (nog) minder zwaar gaan wegen. Aanbiedingslocaties, tijden en ook de leveringswijzen zullen namelijk ingrijpend gaan veranderen. Er zal bij het lokaliseren van het aanbod enerzijds steeds meer worden aangehaakt bij (regionale) infrastructurele vervoers- en communicatienetwerken: de supermarkt, de flappentap, een postagentschap en boekhandel nabij het station, de parkeergarage, het transferium, het tankstation of een ander strategisch knooppunt, bij voorkeur met passende openingstijden. Anderzijds zullen er meer goederen en diensten aan huis worden geleverd: de thuisbezorging en teleshoppen, thuiszorg, maaltijdbezorging, alarm- en service-abonnementen nemen naar verwachting geleidelijk een grotere vlucht. Wel zullen wijkvoorzieningen tot op zekere hoogte van belang blijven, zeker voor de weinig mobiele en minder koopkrachtige groepen. Zolang de bereikbaar van de buurt goed is, zijn op de schaal van wijk en buurt op meeste locaties eigenlijk meerdere ontwerp- en ordeningsprincipes denkbaar. Stedelijk ontwerpen in een buitengebied, tuinvijken maken in de stad, het introduceren van geheel nieuwe concepten, het kan vanuit het oogpunt van nabijheid en mobiliteit in beginsel allemaal. Er is een onuitputtelijk variëteit aan woon- en werkmilieu's voorstelbaar, al zullen de ruimtelijke kenmerken van de locatie de (on)mogelijkheden ongetwijfeld aanzienlijk mee bepalen.

Waar het naast de formulering van dit 'basisprogramma' van een buurt vervolgens op aankomt, is het achterhalen en realiseren van specifieke kwaliteiten die aansluiten bij uiteenlopende leefstijlen en bij diverse vormen van bedrijvigheid. Die kenmerken zullen bepalend zijn voor de vraag welke bewonersgroepen en welke soorten van bedrijvigheid (in welke combinaties) zich er vestigen. Er is een veel grotere variëteit aan kwaliteiten en prijzen wenselijk en mogelijk dan in de huidige programma's voor woningbouw, voorzieningen en bedrijfsruimten

KADER 4

DE GROENE RENTENIERS

Ze wonen in Zweeloo in Drenthe in een vrijstaande woning met een prachtige tuin voor en achter. Hij is nu 70 en al jaren met pensioen na bijna zijn leven lang bij een verzekeringsmaatschappij in Rotterdam te hebben gewerkt. Zij is 71 en heeft lang in het onderwijs gewerkt. Voor ze met hem trouwde en later weer nadat de kinderen groter waren. Ze hadden in Rotterdam een eigen huis, maar wilden weg uit de stad. Te druk, te rommelig, teveel criminaliteit, niet meer de sfeer van vroeger.

Ze gingen vroeger al tijdens vakanties fietsen in Drenthe. De heerlijke rust en de natuur trok hen steeds weer. Toen hij een paar jaar eerder met pensioen kon, hebben ze even gearzeld. Maar al gauw wisten ze het: met hun spaarcentjes, pensioen en de opbrengst van hun huis in Rotterdam konden ze dit huis in Drenthe makkelijk kopen. Ze liepen er bij toeval tegenaan en waren meteen verkocht. Er zou ruim voldoende overblijven voor een goeie oude dag. Het leven is er niet duur en ze hebben niet veel nodig. In het dorp kunnen ze de dagelijkse levensbehoeften kopen en voor de rest rijden ze naar Emmen.

Ze genieten met volle teugen. In de zomermaanden is er genoeg te doen in de tuin. Er wordt eens een praatje met de buren gemaakt. En ze kennen nog een stel uit Rotterdam dat hier in de buurt woont. Hij is gek op modelbouw en fotografie en heeft een mooie doka in zijn werkkamer gemaakt. Hij heeft in de eerste jaren dat hij in Drenthe zat nog een cursus fotografie gevolgd. Bij menig fotowedstrijd is hij in de prijzen gevallen. Zij leest en handwerkt graag. Beiden houden van concerten, vooral opera. In Groningen en ook Emmen speelt genoeg. Ze gaan ook graag nog regelmatig met de auto naar de Doelen. Daar knopen ze dan meestal een bezoekje aan oude bekenden of een van de kinderen aan vast. Een zoon woont in Rotterdam, een dochter in Delft. De kleinkinderen komen maar wat graag bij ze logeren. 'De kleinkinderen zorgen voor onze nascholing' is een van hun geveugelde gezegdes.

Hun andere zoon is indertijd naar Nieuw-Zeeland geëmigreerd. Daar zijn ze een paar jaar terug ook op bezoek geweest. Dat was geweldig. Ze houden wel van reizen. Vrijwel elk jaar kiezen ze een interessante reis uit. Zo hebben ze Lapland bezocht en Griekenland. Ze hebben ook een keer een cruise gemaakt in de Middellandse Zee.

wordt gerealiseerd. Enkele opties om in te spelen op maatschappelijke ontwikkelingen en uiteenlopende leefstijlen zijn:

- het aanbieden van woningen met overruimte, flexibele plattegronden en gelijkwaardiger ruimten (ten behoeve van de thuiswerker, de nieuwe zelfstandige, de moderne rol- en taakverdeling van huishoudens, de wisselende relaties, kamerbewoning, groepswonen, hobby en vrije tijd);
- het aanbieden van werkwooningen en andere (kleinschalige) multifunctionele gebouwen - wederom met de flexibele mogelijkheden tot (gedeeltelijke) herinrichting en herbestemming - opdat functiemenging en de ontwikkeling van interessanter leefklimaten een kans krijgen;
- het aanbieden van woningen met verschillende, ook goedkopere, afwerkings- c.q. prijsniveaus (ten behoeve van de doe-het-zelver, de smalle beurs, mensen die minder om de afwerking geven);
- het creëren van buurten c.q. woonomgevingen met min of meer specifieke en eigen kwaliteiten die aansluiten bij verschillende leefstijlen en appreciaties (de auto-vrije buurt, de bedrijvige buurt, de kindvriendelijke buurt, de voorzieningenbuurt, de stille buurt, de marginale buurt).

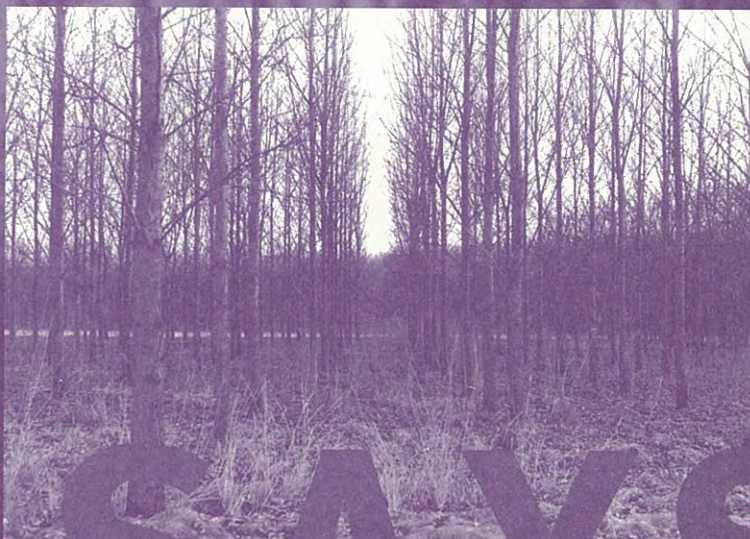
De groeiende behoefte aan identiteit en het zich kunnen onderscheiden kan en zal niet alleen in verschillende prijsniveaus, maar ook steeds uitdrukkelijker in de kwaliteiten van het stedenbouwkundig ontwerp en de architectuur tot uitdrukking moeten worden gebracht. De (her)ontdekking van 'het gebouw' en de betekenis daarvan voor het organiseren van belangrijke praktische woonbehoeften en voor het tegemoet komen aan de behoefte aan identiteit en veiligheid is een van de uitingen. De ontwikkeling van en de grote interesse voor 'de wijk' Kattenbroek is een andere expressie van deze behoeften. Dit plaatst ontwerpers voor een lastige paradox. Enerzijds moeten zij een antwoord zoeken op de wens naar meer flexibiliteit, sociale dynamiek en vluchtigheid, anderzijds moet hun ontwerp tegemoet komen aan gevoelens van identiteit, veiligheid, kwaliteit, duurzaamheid en zekerheid.

Met betrekking tot de aantrekkingskracht en kwaliteit van een locatie, wijk of buurt zijn naast de bereikbaarheid, de 'basiskwaliteit' en specifieke kwaliteiten nog twee andere kwaliteiten in het geding: het landschap en het milieu. Waar is de kwaliteit van het water, de lucht, de polder, het bos, de leegte, de horizon, verkeer- en transitiezones, de autoweg, het spoor, geluid en stilte te vinden. Hoewel deze elementen door diverse groeperingen verschillend worden gewaardeerd, spelen ze voor velen een belangrijke rol bij het beoordelen van de woonplek. Daarmee komen we bij een derde belangrijke ontwerp-opgave waarvoor een verdere verstedelijking ons stelt: hoe het regionale schaalniveau en het wijkniveau - het gebied tussen de 1 en 30 kilometer - optimaal te integreren en te (her)ontwerpen. De relativering van het belang van nabijheid voor het terugdringen van mobiliteit en enig optimisme over de technische verbetermogelijkheden om het milieu te ontzien, plaatst deze vraagstelling voor ons in een nieuw kader. We kunnen op dat schaalniveau nog nauwelijks heldere programmatische aanknopingspunten formuleren. Het gaat hier veelmeer om de betekenis van en visie-ontwikkeling op 'de stad' en 'het landschap' en hun onderlinge relatie. Ook de begrippen 'centrum', 'rand' en 'periferie' zijn voor een groot deel van Nederland aan herijking toe. Doordat afstand minder belangrijk is geworden, komen er veel meer interessante variaties, combinaties (= nabijheid) en afwisselingen van deze kwaliteiten en belevingswaarden binnen bereik.

De vierde belangrijke opgave is het vraagstuk van de economische en technologische dragers, de haalbaarheid en de duurzaamheid van ruimtelijke ontwikkelingen. Op zich is dat een zeer klassiek vraagstuk, maar omdat de vanouds centrale en perifere functies makkelijker van plaats verschuiven en heel nieuwe verhoudingen en combinaties te zien geven, wordt dit vraagstuk actueler. Dat is temeer het geval daar de gevolgen van telematica voor zowel het wonen als voor bedrijvigheid nog nauwelijks zijn te overzien.

L I T E R A T U U R V E R A N T W O O R D I N G

DE EMPIRISCHE GEGEVENS VOOR DEZE BIJDRAGE ZIJN ONTLEEND AAN DIVERSE RAPPORTEN VAN HET SCP EN IN HET BIJZONDER HET SOCIAAL EN CULTUREEL RAPPORT 1994, DE RAPPORTAGE MINDERHEDEN 1995, DE RAPPORTAGE JEUGD 1994, DE RAPPORTAGE OUDEREN 1993, DE SOCIAAL EN CULTURELE VERKENNINGEN 1995, LEEFSTIJLEN IN NEDERLAND EN TIJDOPNAMEN (STUDIE NR. 22). VOORTS IS GEBRUIK GEMAAKT VAN STATISTISCHE GEGEVENS VAN HET CBS EN ENKELE ANDERE BRONNEN.



ESSAYS

EEN HANDBOEK OVER KWALITEIT
IN DE STEDENBOUW EN ARCHITECTUUR
EINDIGT ALTIJD MET DE
CONCLUSIE DAT EEN GOED
ONTWERP BEGINT MET EEN GOED
PROGRAMMA. TERECHT. ZONDER
EEN INSPIREREND PROGRAMMA
ZIJN ONTWERPERS GENOODZAKT
DE CREATIVITEIT TE ZOEKEN IN
VORMEN EN NIET ZOZEER IN DE
RUIMTELIJKE VERTALING VAN HET
PROGRAMMA. AAN EEN NIEUW
CONCEPT. HET ROEPT AAN VOOR
EEN GROTE INNOVATIE.
HET IS GROOT DAT HET
PROGRAMMA EENS ZEGT OVER
DE STAGES HOOG- EN
LAAGS. DOOR IN EEN DOOP
DE AAN ALLEN DIE WILLEN
DEELNEEMEN. OUDEREN EN
JONGEREN. EN DE
LAAGS HANDELEN ZO SIJN ZE? IS
HET HET MATERIAAL WAAR
HET PERSONEEL AAN DE WAG
HANGT? IN EEN NIEUW
TOEPASSING VAN DEZE
VARIANTE VAN DE
VERSCHILLENDE CASES. IN
EEN KOKKE PAST DAT
EEN NIEUW ONDERNEMER
BEGINT MET EEN REISBUROU AAN
HUIS. DRIE KINDEREN HEEFT
VANWEGE HET SUCCES VAN DE
ZAAK EEN KANTOOR BETREKT. ZIJN
INKOMEN ZIET STIJGEN. WIENS
KINDEREN HET HUIS VERLATEN EN
DIE OUD WIL WORDEN IN DE
WONING WAAR HIL EEN GROOT
DEEL VAN ZIJN LEVEN HEEFT

ZOEKTOCHT NAAR

EEN NIEUW CONCEPT

ANNIUS HOORNSTRA

STICHTING ONTWERPEN VOOR NEDERLAND

*Een handboek over kwaliteit in de stedenbouw en architectuur eindigt altijd met de
conclusie dat een goed ontwerp begint met een goed programma. Terecht. Zonder een inspirerend pro-
gramma zijn ontwerpers genoodzaakt de creativiteit te zoeken in vormen en niet zozeer in de ruimtelijke
vertaling van het programma.*

Neem nu een willekeurig programma voor een middelgrote bouwlocatie. De kans is groot dat het programma iets zegt over percentages hoog- en laagbouw, duur en goedkoop en de aantallen die worden toebedeeld aan ouderen, gezinnen en jongeren. Zou de maatschappij zo simpel zijn? Is dit het materiaal waar ontwerpers mee aan de slag kunnen? In een matrix leidt een toepassing van deze variabelen tot $2 * 2 * 3$ is 12 verschillende categorieën. In welk hokje past dan de etnische ondernemer die begint met een reisbureau aan huis, drie kinderen heeft, vanwege het succes van de zaak een kantoor betreft, zijn inkomen ziet stijgen, wiens kinderen het huis verlaten en die oud wil worden in de woning waar hij een groot deel van zijn leven heeft gewoond? Misschien dat simplificaties als 'duur', 'hoogbouw', of 'oudere' vroeger opgeld deden, omdat de maatschappij toen eenvoudiger te beschrijven was en de levenscycli en mobiliteitspatronen eenduidig waren.

De huidige dynamiek van de maatschappij vraagt om een andere benadering. Een benadering die niet bestaat uit zogenaamde harde prognoses of marktonderzoeken, gebaseerd op normatieve clichébeelden. De opgave voor de ondersteunende wetenschappen is daarmee duidelijk: het schrijven van een inspirerend programma bestaande uit beelden, trends, scenario's, en levensstijlen en het benadrukken van de relevantie daarvan voor de ruimtelijke ordening. Een dergelijke opdracht vergt misschien een omslag in de ondersteunende wetenschappen en een onderzoek naar de invulling van een dergelijk programma.

De relevantie is echter duidelijk: sinds de wijkgedachte en de modellen van Christaller, waarbij de stad bestaat uit concentrische cirkels rondom één centrum zijn er nog maar weinig inspirerende concepten geweest over het functioneren van de maatschappij die ook hun weerslag hebben gevonden in de ruimtelijke ordening. Dit is overigens geen pleidooi voor het opnieuw invoeren van de dogmatiek die ook bij deze modellen hoorde, maar juist voor het gebruik van beelden die inspireren, die inzicht geven in de ruimtelijke processen en die daarmee de ontwerper houvast geven.

Zo'n mogelijk concept is een netwerken-model. Een model dat al lange tijd bestaat maar misschien door zijn abstractie en moeilijk te vatten consequenties, van beperkte invloed is geweest op het stedelijk ontwerp. In dit essay zal getracht worden aan te geven waarom een dergelijk model goed aansluit bij de maatschappelijke ontwikkelingen, en waarom het een aanknopingspunt biedt voor een stedenbouw die relaties moet leggen met mobiliteit en economische ontwikkelingen.

EEN MAATSCHAPPIJ VAN NETWERKEN

De term 'netwerken' is al lang gemeengoed in de sociale wetenschappen. Er wordt een relatie verondersteld tussen netwerken, de toenemende individualisering, en het verlies van sociale vangnetten. Nieuwe sociale structuren zouden ontstaan, niet zozeer door de overheid opgelegd, maar vanuit een 'vrijgekozen verbondenheid', of een soort 'pragmatisch collectivisme'. Deze veranderingen leiden tot de opgave om mensen kansen te bieden om zich te kunnen handhaven in een zich op deze wijze ontwikkelende maatschappij. Kansen die worden bepaald door de toegankelijkheid tot cultureel, sociaal en economisch kapitaal en daarmee door de toegankelijkheid of bereikbaarheid van voorzieningen en netwerken in de breedste zin van het woord. Te denken valt aan bijvoorbeeld familie, kennissen, en 'kruiwagens' (sociaal), diploma's en levenservaring (cultureel), en geld, auto's en arbeid (economisch).

Als gevolg van een aantal ontwikkelingen zal de omvang en het belang van netwerken verder toenemen:

- de verwachte toenemende welvaart en werkgelegenheid bieden de mogelijkheid om meer en grotere netwerken te onderhouden;
- individualisatie en emancipatie leiden tot een toenemend aantal contacten en dus vertakkingen van netwerken;

- met de toename van eenpersoons huishoudens, en de daar mee samenhangende leefstijl, groeit ook de behoefte aan ondersteunende netwerken;
- de groeiende groep ouderen wordt als gevolg van de hoge welvaart en goede gezondheid mobieler;
- er vindt een steeds grotere uitwisseling plaats van informatie, waardoor de culturele participatie groter wordt;
- de technologische ontwikkelingen doen de mogelijkheid ontstaan om via glasvezelkabels te communiceren.

Tegelijkertijd zijn er ook groepen die een beperkte toegang hebben tot netwerken. Dit kan een bewuste keuze zijn, maar ook een ongewenste situatie. In dat laatste geval is er sprake van een ongewenst sociaal, ruimtelijk of economisch isolement. In het toegankelijk houden van de benodigde netwerken kan de ruimtelijke ordening een rol spelen. Bijvoorbeeld door het simpelweg aanleggen van infrastructuur of het stimuleren van economische en culturele activiteiten. Het verbeteren van de toegankelijkheid van netwerken kan dan ook worden gezien als één van de belangrijkste doelstellingen van de ruimtelijke ordening.

NETWERKEN EN MOBILITEIT

De netwerktheorie geeft ook hanteerbare aanknopingspunten voor een mobiliteitsbeleid.

Het instandhouden van netwerken heeft tenslotte vaak een directe relatie met mobiliteit. Het huidige beleid is nog steeds sterk gericht op de verbinding van de woongebieden met het oude stadscentrum of werkgebieden. Het onderhouden van netwerken levert echter een ander plaatje op: een diffuus patroon waarin woon-werk relaties variëren en recreatieve bewegingen in intensiteit en afstand verschillen, afhankelijk van het dagelijkse, wekelijkse en jaarlijkse activiteiten van de individu. De enige plek waar zij samenkomen is op de hoofdwegen en de knooppunten. Toch zijn er op een abstract niveau wel een aantal conclusies aan te verbinden. Al was het maar dat er geen eenduidig patroon is aan te wijzen.

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de dagelijkse activiteiten en de niet-dagelijkse activiteiten. Van de eerste categorie is het belangrijk dat de benodigde voorzieningen zonder veel moeite bereikbaar zijn. Ze moeten zijn in te passen in het dagelijkse patroon. Hierbij gaat het niet om nabijheid, maar om bereikbaarheid. Zo blijkt dat steeds meer mensen hun reis naar het werk combineren met het doen van boodschappen, of het naar school brengen van de kinderen. Daarvoor is het dus niet relevant of deze voorzieningen in de betreffende stad liggen waar men woont, maar wel dat deze goed bereikbaar zijn langs de lijn van de dagelijkse route. Dit kan zijn op de werkplek, op de route zelf, of in de directe nabijheid van de woning. Voor individuen met een minder groot netwerk, zoals kinderen, zijn voorzieningen op loop- en fietsafstand van belang.

Daarnaast zijn er behoeften die minder frequent leiden tot verplaatsingen, maar waarvan de afstanden groter zijn. Daarbij gaat het om bijvoorbeeld recreatieve verplaatsingen, of familiebezoek. Uit onderzoek blijkt dat een groot deel van de verplaatsingen juist in deze categorie vallen. Momenteel is het woon-werk verkeer nog de belangrijkste veroorzaker van de congestie, maar met de toenemende vrijetijdsbestedingen valt te verwachten dat daarin verandering komt. Daarmee wordt de situering en bereikbaarheid van deze voorzieningen ook een belangrijk onderwerp voor de ruimtelijke ordening, temeer daar deze voorzieningen een steeds belangrijker deel van de economische groei voor hun rekening zullen nemen. Een voorbeeld is de spontane concentratie van voorzieningen in Amsterdam Zuid-oost, het AJAX-stadion, een theater van Joop van den Ende en een Mega-bioscoop pal aan de ringweg die nu al is gedegradeerd tot stadsweg, maar tegelijkertijd nog een internationale functie behoudt.

De netwerkgedachte betekent voor dagelijkse en niet-dagelijkse verplaatsingen dat de ruimtelijke ordening uitspraken zou moeten doen over de relevante en efficiënte clustering van activiteiten en over de infrastructuur die de bereikbaarheid van netwerken en voorzieningen mogelijk maakt. Een optimale bereikbaarheid

voor alle verschillende individuen betekent een concentratie op de hoofdinfrastructuur waar alle netwerken samen komen. Daarnaast is het belangrijk om aandacht te besteden aan de bereikbaarheid van deze hoofdinfrastructuur in de vorm van individueel(-collectief) vervoer. Dit betekent concreet dat het bijvoorbeeld mogelijk moet zijn om vanuit de woonplek snel en eenvoudig met een frequente metrolijn, of collectief taxisysteem, een knooppunt van de hoofdinfrastructuur te bereiken. Vervolgens moet van daaraf de werkplek eenvoudig te bereiken zijn. Gedurende deze reis dienen verschillende voorzieningen bereikbaar te zijn.

Dit concept neemt de verkeersbehoefte als uitgangspunt. Dit is ook ingegeven vanuit de overtuiging dat het bij elkaar brengen van bijvoorbeeld wonen en werken slechts beperkt leidt tot vermindering van de mobiliteit. Een goed voorbeeld is Zoetermeer waar de oorspronkelijke bewoners alleen voor een woning in aanmerking kwamen als ze in Den Haag werkten. Inmiddels is echter een groot deel van de bewoners werkzaam in Rotterdam, ondanks de slechte openbaar vervoersverbinding. Juist door de dynamiek van de maatschappij zullen mensen vaak van werk wisselen, maar om emotionele redenen en door de overspannen woningmarkt in dezelfde woning blijven wonen. Het idee dat de mobiliteit langs een aantal lijnen zou lopen is dan ook niet in overeenstemming met de werkelijkheid.

Concluderend kunnen we stellen dat het netwerkconcept op een abstract niveau een bepaalde impact heeft voor een vervoersstructuur en op een lager schaalniveau duidelijke consequenties heeft voor de oriëntatie en invulling van stedenbouwkundige plannen. Hiermee wordt gedoeld op de ontsluitingsprincipes en de situering van specifieke (arrangementen van) functies.

NETWERKEN EN ECONOMISCHE MOGELIJKHEDEN

De netwerkgedachte biedt ook een aanknopingspunt voor een ruimtelijke ordening die meer is gericht op het creëren van een voedingsbodemp voor nieuwe ontwikkelingen, het uitbuiten van mogelijkheden en het wegnemen van belemmeringen, in plaats van het verbieden van functies. Op de knooppunten van netwerken bestaat er namelijk economisch draagvlak voor nieuwe activiteiten. De bereikbaarheid van deze knooppunten geeft een economisch draagvlak en uiteindelijk ontstaat een kritische massa waarbij een zelfgenererend effect ontstaat. Met dit laatste wordt gedoeld op een zekere mate van economisch draagvlak waarboven afgeleide economische activiteiten kunnen floreren. Dit hangt sterk samen met de bereikbaarheid en het arrangement van voorzieningen die vanuit de betreffende plek bereikbaar zijn.

Overigens betreft het hier slechts hypothesen. Duidelijk is dat er weinig bekend is over economische processen en dat het economische aspect vaak een afgeleid programmapunt is in de planning. Dit wekt verwondering omdat juist de ruimtelijke ordening aanleiding geeft voor nieuwe activiteiten door bijvoorbeeld de aanleg van een weg, of de bouw van zoveel duizenden woningen. Het idee van netwerken en met name de knooppunten die daaruit volgen biedt handreikingen om dergelijke processen te analyseren en er bij het ontwerp rekening mee te houden.

EEN MODEL

Het beschreven netwerkenmodel is slechts een invalshoek, zoals er ook nog vele andere mogelijk zijn. Het beoogt dan ook niet een weergave te zijn van de werkelijkheid (wat modellen volgens de wetenschappelijke definitie overigens wel zijn), maar slechts een beschrijvende analyse vanuit een bepaalde invalshoek, met als doel meer inzicht te krijgen in de ruimtelijke processen. Want als dit essay iets duidelijk wil maken is het dat er te weinig debat plaats vindt over de achtergronden van ruimtelijke processen.

Illustratief is hoe een enkele socioloog de ruimtelijke programma's voor de VINEX-locaties nog enigszins maatschappelijk probeert te verankeren. Het is bijvoorbeeld interessant om te weten welke maatschappelijke ideeën over de stad

ten grondslag liggen aan de nieuwe stad van 30.000 inwoners die naast Utrecht zal verrijzen. Een compacte stad is hierbij het foute antwoord, dit is een doelstelling geen realiteit. Helaas is de planologie verworden tot een mathematische wetenschap, waarbij ruimtelijke varianten ééndimensionaal langs de meetlat van politieke doelstellingen worden gelegd en niet geconfronteerd worden met de ruimtelijke processen die daar uit voortvloeien, of aan ten grondslag liggen. De ruimtelijke opgaven vragen om meer.

ONTWIKKELI

ENKELE ONTWIKKELINGEN IN HET WONINGBOUWBELEID;

ACTUELE UITGANGSPUNTEN EN PRAKTISCHE
OPGAVEN IN HET ONTWERPPROCES VOOR
WONING EN WOONOMGEVING.

NOUD DE VREEZE

STIMULERINGSFONDS VOOR ARCHITECTUUR

- Het aandeel van de sociale huursector en de woningcorporaties als opdrachtgever is de laatste jaren steeds verder beperkt, terwijl het aandeel van de koopsector en de commerciële opdrachtgevers groter is geworden.
- Omdat er geen centrale toetsing van kosten en kwaliteit meer is en omdat opdrachtgeverschap en uitvoering van de bouw steeds vaker in één partij is verenigd, komen kosten en kwaliteit op projectniveau steeds meer tot stand op basis van de afzetverwachtingen van opdrachtgevers en niet meer op basis van onderhandelingen over concurreren de aannemingsoffertes.
- Het aandeel van de grondkosten in de totale stichtingskosten van woningen is drastisch toegenomen.
- Het locatiekeuzen-beleid van de Rijksoverheid in het kader van de VINEX gericht op locaties in en nabij grote gemeenten staat in toenemende mate onder druk van concurrerende locaties nabij kleine gemeenten en dorpen.
- Doordat er, vergeleken met bijvoorbeeld de periode van het groeikernenbeleid, minder subsidies beschikbaar zijn, worden de mogelijkheden om enige stedelijke voorzieningen te ontwikkelen op grote woningbouwlocaties beperkt.
- Door een steeds verder gaande liberalisatie van de woningtoewijzing en door het toenemende aantal koopwoningen moeten nieuw gebouwde woningen steeds meer expliciet in concurrentie met het aanbod uit de bestaande woningvoorraad worden ontworpen en gerealiseerd.
- Omdat het particuliere grondeigendom steeds meer een bepalende factor is geworden bij de vaststelling van het opdrachtgeverschap, ontstaat een toenemende versnippering van de serie-omvang binnen woningbouwlocaties.
- De onzekerheid van commerciële opdrachtgevers met betrekking tot hun verwachtingen over de afzetmogelijkheden kan leiden tot discontinuïteit in het ontwerpproces en in het uitvoeringsproces.
- Binnen een bepaalde locatie zijn verschillende opdrachtgevers als aanbieders van woningen elkaars concurrenten, maar ze zijn ook afhankelijk van elkaar bij de ontwikkeling van een kwalitatieve identiteit op buurtniveau.
- De kwaliteit van woonwijken is vooral afhankelijk van de kwaliteit van het ontwerp voor de openbare ruimte, de inpassing van stedelijke voorzieningen, de infrastructurele verbindingen met de omgeving, de afstemming van afzonderlijke woningontwerpen op de karakteristieken van een stedenbouwkundig plan en tenslotte van de afstemming van verschillende woningontwerpen ten opzichte van elkaar.
Deze 'collectieve' ontwerp-opgave moet steeds meer in ingewikkelde coalities tot stand komen; de verschillende marktorientaties van de vele verschillende partijen zullen daarbij steeds verstrend kunnen werken.
- De meeste programma's voor woonbuurten zijn monofunctioneel. Stedenbouwkundigen, architecten en opdrachtgevers zullen in het ontwerp voor woonbuurten moeten streven naar een programmatische verrijking door de

functionele eenzijdigheid van de meeste bouwprogramma's te doorbreken met expliciet benoemde 'karakters', die kunnen leiden tot een zekere differentiatie in woonmilieus.

Deze 'karakters' moeten in een vanzelfsprekende en samenhangende structuur op stedenbouwkundig niveau worden benoemd en vastgesteld en vervolgens in de vormgeving van de openbare ruimte, de architectuur en de woningtypologie worden uitgewerkt.

- 'Milieu-differentiatie' is op alle niveaus van ruimtelijke ordening en stadsontwikkeling een belangrijk begrip: het is zowel een cruciaal thema bij de beschrijving en analyse van planologische uitgangspunten voor het ontwerp van woonbuurten als voor het formuleren van planologische ontwikkelingen en doelstellingen. Iedere geografische context voor stedenbouwkundige plannen bestaat uit verschillende karakters binnen een zekere milieu-differentiatie of als gewenst programma in termen van nagestreefde karakters.

Het versterken van karakters leidt tot een verrijking van ruimtelijke kwaliteit. Op micro-niveau betekent het dat een straat een straat is en een singel een singel. Op een hoger schaalniveau moeten uitspraken worden gedaan over het nagestreefde karakter van stadsranden, overgangen, verbindingzones, multifunctionele verdichtingen etc. Stedenbouwkundigen en landschapontwerpers zullen het voortouw moeten nemen in het analyseren en moduleren van deze ruimtelijke karakters. Het lijkt vooral de verantwoordelijkheid van het openbaar bestuur om op verschillende schaalniveaus het nagestreefde 'karakter' van een plek te waarborgen en te versterken.

- In de feitelijke stadsontwikkeling en in de ruimtelijke ordening heeft de stedenbouwkundig ontwerper geen vanzelfsprekende en zelfs geen noodzakelijke rol. Die rol moet steeds opnieuw worden gedefinieerd en gewaarborgd door partijen die een politieke en sociaal-economische macht vertegenwoordigen. Voor het effectief functioneren van de stedenbouwkundige discipline is het nodig dat het opdrachtgeverschap in concrete stedenbouwkundige projecten zo duidelijk mogelijk is vastgesteld.
- De stedenbouwkundige moet zich bewust zijn van het feit dat zijn plandocumenten tegelijkertijd zeer verschillende functies kunnen hebben in de besluitvorming over de inrichting van stad en land. Ze vormen de basis voor bestuurlijk en financieel-economisch handelen; ze coördineren verschillende actoren in een gebied; ze kunnen als verleidelijk perspectief gehanteerd worden om bepaalde ontwikkelingen te genereren en te stimuleren; en ze kunnen als restrictief juridisch kader worden gebruikt om bepaalde ontwikkelingen tegen te gaan of onmogelijk te maken.
- Stedenbouwkundige beslissingen kunnen op zeer verschillende grondslagen worden beargumenteerd: zwaar wegen altijd pragmatische, bedrijfseconomische en procedure argumenten, maar er zijn ook ideële, culturele, politieke en sociale motieven te onderscheiden in de argumentaties voor stedenbouwkundige concepten. Onderscheid in dit type redeneringen is er de oorzaak van dat de stedenbouwkundige discipline nooit alleen als wetenschappelijke discipline kan worden gedefinieerd, maar altijd ook een ideologische, politieke en culturele dimensie heeft. De stedenbouwkundige discipline is uiteindelijk gebaseerd op de ambitie van actoren in de stedelijke ontwikkeling om ook kwetsbare culturele en sociale doelstellingen tot onderdeel van de stadsontwikkeling te maken. Op ieder schaalniveau waarop de stedenbouwkundige discipline kan worden ingezet moet deze ambitie uiteindelijk door een op dat schaalniveau afgestemd politiek bestuur worden gewaarborgd. Het is daarom van belang dat bestuurders kennis hebben van de specifieke eigen tradities van de stedenbouwkundige discipline.

Met de toenemende complexiteit van maatschappelijke, economische en ruimtelijke ontwikkelingen op regionaal niveau lijkt in eerste instantie de betekenis van de stedenbouwkundige discipline af te nemen, terwijl tegelijkertijd juist de noodzaak van doelgerichte en effectieve ruimtelijke ordening toeneemt. Uitgaande van deze paradox zal de stedenbouwkundige discipline moeten zien te overleven.

TWEEDELING EN RUIMTELIJKE OPLOSSINGSRICHTINGEN: EEN VERKENNING

ANCO VAN DER VEEN
STICHTING ONTWERPEN VOOR NEDERLAND

Vanuit steeds meer hoeken wordt geconstateerd dat er in de oude wijken en vroeg naoorlogse wijken van grote en middelgrote steden steeds meer mensen maatschappelijk buiten de boot dreigen te vallen. De maatschappij wordt meer en meer opgedeeld in een groep die participeert en een groep die niet participeert. In de slipstream van deze discussie wordt gesproken over verloedering, criminaliteit, onveiligheid en sociaal isolement. De ruimtelijke concentratietendens van lage inkomensgroepen wordt in dit kader vaak als oorzaak gezien. Angstvallig wordt gesproken over getto's of 'no-go-areas'. De vraag is in hoeverre dit schrikbeeld nu werkelijke opgaat voor Nederlandse woonwijken. Is de tweedelingstendens een landelijk, regionaal, grootstedelijk of een stedelijk probleem? Wat lossen we op met volkshuisvestingsmaatregelen en beheer? Wat gebeurt er als het probleem anders wordt benaderd? Zijn er dan andere oplossingsrichtingen als we niet meer praten in termen van begrensde gebieden, maar in termen van netwerken? Zo ja, wat betekent dat voor de ruimtelijke ordening? Genoeg vragen die stof geven voor een verkenning van het probleem.

In tegenstelling tot Amerikaanse, maar ook Engelse en Franse steden is er in Nederland op wijkniveau nog steeds een behoorlijke menging van bevolkingscategorieën. Van echte segregatie is dan ook nog geen sprake. (kader 1, zie pagina 45) Veel zogenaamde achterstandswijken moeten eerder als heterogeen, dan als homogeen worden beschouwd. De meest problematische buurten, die met de hoogste percentages lage inkomens, zijn momenteel buiten de Randstad te vinden. Van de dertig armste buurten in Nederland (soms leeft 70% van de bewoners van een uitkering) ligt er nog geen enkele in een van de vier grote steden. De grote steden zijn wel bezig met een (negatieve) inhaalslag. De relatief sterke groei van het aantal etnische minderheden is hiervoor een belangrijke oorzaak. (kader 2, zie pagina 46)

Toch moet het ontbreken van hoge segregatiepercentages niet worden gebagatelliseerd. Een aantal trends doet vermoeden dat de samenleving eerder op grotere segmentatie van groepen en hun belangen afstevent, dan op convergentie daarvan. De hedendaagse economische ontwikkeling, de veranderingen in de verzorgingsstaat, de scheefheidsbestrijding, de huurverhogingspercentages in de volkshuisvesting en het bouwen van duurdere woningen op uitbreidingslocaties, verscherpen de onevenwichtige maatschappelijke verdeling. Een scenario waarin deze tendens omslaat, is nauwelijks denkbaar. Integendeel, onder invloed van de individualisering bestaat de kans dat liberalisme en conservatisme als politieke krachten in omvang zullen toenemen. Ook in Nederland groeit, net als in bijvoorbeeld de Verenigde Staten, de professionele klasse die wordt gekenmerkt door een tevredenheidscultuur. Een loon naar werken-houding, een acceptatie van groeiende inkomensverschillen (armoede is veeleer aan persoonlijke,

dan aan maatschappelijke factoren te wijten), een hang naar korte termijnge win en een selectieve kijk op de rol van de overheid (eerder een last dan een zegen) kenmerken deze groep die door de econoom Galbraith zo tekenend is beschreven in 'The culture of contentment' (1990).

IMPACT EN SCHAAL VAN TWEEDELING

Inmiddels heeft de onevenwichtige maatschappelijke verdeling reeds geleid tot een zekere sociaal-ruimtelijke tegenstelling tussen wijken en buurten, tussen steden en suburbs en tussen steden en groeikernen. Op verschillende schaalniveaus manifesteert zich de specifieke problematiek die met deze onevenwichtigheid samenhangt (zie ook schema, pagina 44).

Op complex- of buurtniveau valt te constateren dat de concentratie van mensen onderaan de sociaal-economische ladder soms zorgbarende vormen aanneemt. Het gemiddelde inkomen van de bewoners in bepaalde flats in naoorlogse wijken is bijvoorbeeld ver onder het buurtgemiddelde. De mensen in die flats worden op microniveau alleen geconfronteerd met mensen in dezelfde ellendige situatie en kunnen zich feitelijk nergens aan op trekken. Op stedelijk niveau zien we dat de leefbaarheid in bepaalde buurten beduidend minder is dan in de meeste andere buurten. Op het niveau van de woningmarkt dalen dergelijke buurten dan ook in vrij rap tempo in de hiërarchie van meest geliefde buurten. Overigens is het maar de vraag of dit laatste een probleem is dat moet worden opgelost. Feitelijk is het altijd zo dat er één de slechtste van de klas moet zijn. Er moet echter wel voor worden gezorgd dat ook de wijk onderaan de ladder op de meest elementaire kwaliteiten een voldoende scoort. Op stadsgewestelijk en regionaal niveau zien we dat de stad het economisch aflegt ten opzichte van de periferie en regiogemeenten. Het draagvlak voor voorzieningen vermindert en er ontstaat een 'dual speed city': een stad die enerzijds functioneert als vermaakscentrum voor kapitaal-krachtigen en die anderzijds een onderdak biedt aan zij die er wonen, maar die nauwelijks profiteren van de lusten van de stad. Op landelijk niveau zien we het verschil tussen economisch sterke en zwakke regio's: de economische groei in gebieden als Zeeland, Groningen en Friesland stagneert in verhouding met andere landsdelen.

BUURT/WIJK IN STAD

Veel inwoners van buitenlandse afkomst, veel lage inkomens, veel mensen met een uitkering, weinig inwoners met een hoger inkomen; het zijn allemaal indicatoren dat het met een buurt niet goed gaat. De situatie in buurten is met name zorgwekkend wanneer veel mensen door het ontbreken of het afgesloten zijn van sociale, economische en culturele netwerken geen werk en ook weinig perspectief op werk hebben. Een dergelijke situatie heeft een negatief uitstralingseffect op de leefbaarheid in woongebieden. (kader 3, zie pagina 46) Wanneer in dit verband wordt gesproken over een verminderde leefbaarheid, gaat het vaak om een cumulatie van problemen: onveiligheid, vandalisme, vervuiling, drugoverlast en verval van gebouwde omgeving en openbare ruimte. Dit soort problemen wordt in grote mate bepaald door de aard en kwaliteit van sociale bindingen. Bindingen die verschillen naar aard en geografisch bereik: persoonlijke en familiale bindingen en territoriale verbanden met de straat, de buurt, de stad en de maatschappij (De Klerk, 1995). Toch moet niet worden onderkend dat leefbaarheidsproblemen op buurt- of wijkniveau in veel gevallen zijn terug te voeren op andere oorzaken. Zeker in vroegnaoorlogse woonwijken blijkt dat beheerders, overheidsinstanties en maatschappelijke organisaties het er maar moeilijk over eens kunnen worden wie nu werkelijk verantwoordelijk is voor de diverse onderdelen van de bebouwde en onbebouwde omgeving. Dit leidt tot een situatie waarin niemand direct kan worden aangesproken op verloedering van de woonomgeving. Daarbij is het ook vaak onduidelijk hoe en voor welke doelgroep openbare ruimte zijn gedefinieerd. De voorbeelden van de bekende strijd om groene grasveldjes tussen junks, brommerrijdende hangjeugd en poepende honden zijn inmiddels overbekend.

S C H E M A

	BUURT/WIJK IN STAD	STAD IN STADSGEWEST	STAD IN REGIO	REGIO IN LAND
PROBLEEM	<i>Achteruitgang van de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving</i>	<i>Vermindering draagvlak</i>	<i>Dual speed city</i>	<i>Zwakke versus sterke regio's</i>
ORZAAK	Onduidelijke verantwoordelijkheden instanties en beheerders Desinteresse/onvermogen van bewoners Geen elementaire vormen van sociale binding als basis voor buurtactiviteiten Een concentratie van steeds meer mensen zonder perspectief op stijging op de maatschappelijke ladder Een zeer divers aantal gebruikersgroepen/pluriformer worden van samenleving De aard/uitstraling van de gebouwde omgeving en openbare ruimte	Middenklasse verdwijnt uit de stad, werklozen en inactieven blijven achter Demografische ontwikkelingen (toename aantal ouderen) Slechte werkgelegenheids- en arbeidsmarktpositie Een niet aansluitende woningmarkt in stad en voldoende aanbod in het gewest Mobiliteits- en leefbaarheidsproblemen in steden	Veranderende regionale spreiding van de economische activiteiten Binnensteden worden vermaakscentra en kapitaalkrachtige en arbeidsintensieve bedrijven vertrekken naar de periferie	De aanwezigheid van economische concentratiegebieden Stagnerende economische ontwikkeling ten opzichte van andere landsdelen

STAD IN STADSGEWEST EN REGIO

Het op economische vernieuwing gerichte beleid heeft de afgelopen jaren de achteruitgang van de steden onvoldoende kunnen keren. Ondanks investeringen in de economische structuur, de sociale opbouw, en de infrastructuur is de economische groei achter gebleven bij de rest van Nederland. Prof. Dr. A.M.J. Kreukels van de Wetenschappelijke Raad voor Regeringsbeleid zegt in dit opzicht: 'Nog steeds richten stadsbesturen zich teveel op de sociale problematiek, en te weinig op de economische slagvaardigheid'. De kosten-, het draagvlak- en de sociale effecten van deze eenzijdigheid plaatsen de steden voor problemen, die zij binnen de huidige bestuurlijke structuur en regelgeving nauwelijks kunnen oplossen. Daarbij stelt de hedendaagse economie eisen waaraan de laag- en ongeschoolde bewoners nauwelijks kunnen voldoen. Als vraag en aanbod van arbeid zich op verschillende locaties manifesteren, is er bovendien sprake van een ruimtelijke mismatch, waardoor de problematiek nog verder wordt versterkt (RPC-Projectgroep Grote Steden, RPD, 1995). In de Amerikaanse binnensteden geldt het vertrek van werkgelegenheid als de belangrijkste oorzaak voor de hoge werkloosheid. De bewoners beschikken niet over de vervoersmiddelen om te pendelen naar de plaatsen waar wel werk is. In Nederland gaat dit verhaal nauwelijks op. De kwaliteit van ons openbaar vervoernetwerk is nog van dien aard dat bijvoorbeeld lager opgeleide stedelingen uit Amsterdamse achterstandswijken kunnen werken in plaatsen als Aalsmeer, IJmuiden en Schiphol. In Nederland is er daarentegen te weinig werk voor lager opgeleiden.

M O G E L I J K E O P L O S S I N G S R I C H T I N G E N

De problematiek van tweedeling manifesteert zich op drie dimensies: sociaal-maatschappelijk (perspectiefloosheid), sociaal-economisch (werkgelegenheid) en sociaal-ruimtelijk (leefbaarheid). Problemen die door-

werken op de leefbaarheid in wijken zijn beleidsmatig vrij snel aan te pakken. Via een verbetering van het toezicht en het verantwoordelijk maken van instanties en bewoners kan het beheer beter worden georganiseerd. Ook de volkshuisvesting kan via woningdifferentiatie op wijkniveau (financieringscategorieën en typologieën) een bijdrage leveren aan het verminderen van uitsortingsprocessen en het verbeteren van de leefbaarheid. Het idee is dat meer differentiatie op wijkniveau leidt tot meer variatie, meer goede voorbeelden en meer draagvlak voor voorzieningen. Een probleem bij een dergelijke oplossing is echter dat we nog steeds niet weten wat een goede wijk is en welke differentiatie qua bewoners, voorzieningen, woningvoorraad en werkgelegenheid daarbij hoort. Men reageert op associatie en gevoel en gaat uit van willekeurige statische percentages als 30/70 (VINEX) en 70/30 (bestaande stadswijken). Daarbij komt dat door middel van een vergroting van de beheerinspanning en het volkshuisvestingsrendement voornamelijk wordt gedaan aan symptoombestrijding. De oplossingen op het niveau van een reservaat zijn een feit. Het probleem wordt geografisch afgezonderd en in die afzondering geholpen.

Om structurele verbeteringen op gang te brengen moeten maatregelen worden genomen aan de bron. Belangrijk is het om de basisvoorwaarde in beeld te brengen waaronder een individu in de hedendaagse samenleving goed kan functioneren. Het gaat niet om stabilisatie, maar om regeneratie. De opgave de gevonden voorwaarden toe te passen in het beleid. Het formuleren van de opgave gaat verder dan het definiëren van wat een goede wijk is. Het overstijgt het niveau van de dagelijkse woon- en leefomgeving. Al moet wel worden gezegd dat de individuele woning en de directe woonomgeving gezamenlijk de uitvalsbasis vormen voor het functioneren in de maatschappij. Hanteren we daarbij het uitgangspunt dat de maatschappij is opgebouwd uit sociale, economische en culturele netwerken en dat een inkomen de toegankelijkheid van veel netwerken vergroot, dan betekent dit voor het tegengaan van tweedeling, dat netwerken die indirect of direct leiden tot betaalde arbeid moeten worden opengesteld voor mensen aan de onderkant van de samenleving. Het vergroten van de netwerk-toegankelijkheid is onder andere een doelstelling van de ruimtelijke ordening. Door gebruik te maken van deze netwerkmetafoor, kan worden gesteld dat een persoon onafhankelijk van het inkomen in tal van netwerken participeert. Een programma voor de ruimtelijke ordening kan dus niet meer worden opgezet volgens het klassieke beeld met homogene groepen/categorieën en de bestaande dogma's. De ontwerpogave moet zich richten op de vraag hoe een mix van heterogeniteit en homogeniteit uit de netwerkformule ruimtelijk verknoopt kan worden. We moeten in deze denktrant toe naar ruimtelijke arrangementen op basis van belangenconvergenties. Om inzicht te krijgen in belangenconvergenties is het van belang vast te stellen, waar en in welke mate uitsortering van bevolkingsgroepen samengaat met de toegankelijkheid van netwerken.

Voor zover uitsortering van bevolkingsgroepen voortkomt uit een bewuste keuze (congregatie) kan er bewust vorm aan

worden gegeven, waarbij de nadruk bijvoorbeeld kan liggen op verschil in levensstijl/wooncultuur. Het Sociaal Cultureel Planbureau concludeerde in de 'Rapportage Minderheden 1995' dat in bepaalde wijken het afgesloten zijn van perspectief op werk steeds vaker samenvalt met de etniciteit van de bevolking. De hoge werkloosheid onder allochtone bewoners van concentratiewijken is volgens het SCP een van de grootste risicofactoren voor sociale stagnatie en achteruitgang in concentratiewijken. Wanneer echter de ondernemerszin van die zelfde allochtonen wordt bekeken, dan blijkt in woonbuurten met een week- of dagmarkt en een relatief hoge woningdichtheid de mediterrane detailhandel

KADER 1

Ruimtelijke segregatie

kan worden gezien als een residentiële scheiding van bevolkingscategorieën. Ruimtelijke segregatie bestaat in sommige ruimtelijke eenheden uit een oververtegenwoordiging en in andere gebieden uit een ondervertegenwoordiging van leden van een bepaalde categorie (Johnston e.a.1983). Ook de grootte van de ruimtelijke eenheid is van belang: ruimtelijke segregatie kan bijvoorbeeld bestaan tussen steden en hun ommeland, tussen wijken in een stad of tussen en binnen wooncomplexen. Segregatie op het ene niveau impliceert niet automatisch segregatie op een ander niveau.

K A D E R 2

Een getto kan worden gezien als een woongebied dat bijna geheel wordt bewoond door één enkele etnische of culturele groep (Johnston e.a., 1983). Bovendien geldt dat mensen die in een getto wonen daartoe op een of andere wijze zijn gedwongen. Deze dwang kan variëren van zeer direct en duidelijk (bijvoorbeeld via een wet) tot indirect en vaag (subtiële discriminatie).

steeds meer tot bloei te komen. Voorwaarde is wel dat de goedkope bedrijfsruimten nog niet weggesaneerd zijn door de stadsvernieuwing. Het nieuwe kader dat op deze manier in de buurten tot stand komt, blijkt zich steeds meer in te zetten tegen achteruitgang en verloedering. Een van de mogelijke oplossingsrichting voor de (leefbaarheids)problemen in achterstandswijken is dan ook het bevorderen van de totstandkoming van een nieuwe (allochtone) middenklasse.

Hiertoe wordt veelal het middel 'het verbeteren van de maatschappelijke participatie' naar voren gebracht. Dit kan worden bereikt door de deelname aan betaalde arbeid te vergroten. Een respectabele baan vormt nog steeds de toegang tot een breder maatschappelijk leven en een stijging op de sociale ladder. Werk verdeelt - direct of indirect - geld, macht, aanzien en geluk (WRR, 1990). Een essentiële positie in het Grote-Stedenbeleid wordt ingenomen door de 40.000 Melkert-banen die worden ingezet om de werkloosheid aan de onderkant van de arbeidsmarkt terug te dringen en tegelijkertijd een bijdrage te leveren aan het versterken van de zorgfuncties en het bevorderen van leefbaarheid en veiligheid. Dit is op zich een goede ontwikkeling, want het aantal banen voor laaggeschoolden neemt toe. Echter, een grote bijdrage aan het tot stand komen van een middenklasse kunnen we van de Melkert-excersitie niet verwachten. Het carrièreperspectief van de deelnemers blijft tot veelal beperkt tot de onderkant van de arbeidsmarkt. Een bijkomende doelstelling moet dan ook zijn dat mensen een perspectiefvolle plaats in de samenleving vinden c.q. behouden.

In het kader van hetzelfde Grote-Stedenbeleid wordt in het concept-Actieplan Economie en Werk aan de vier grote steden een opening geboden voor het aanwijzen van 'kansenzones'. Het gaat hier om gebieden in achterstandswijken, waarin het bedrijven aantrekkelijk wordt gemaakt zich te vestigen door regelvrijstelling en fiscale privileges. Dit instrument levert voor de bewoners van achterstandswijken alleen iets op als het 'social-return'-aspect goed wordt toegepast. Hiermee wordt bedoeld op de genormeerde rekrutering van personeel in het achterstandsgebied, dat wil zeggen een bepaald percentage van het personeel moet ingezetene zijn van het achterstandsgebied. In de Verenigde Staten hebben soortgelijke initiatieven inmiddels als geleid tot het ontstaan van 250.000 nieuwe banen. Het aanboren van het reservoir van niet-economisch actieven zal echter in de Nederlandse steden, gezien de discrepanties tussen de kwalitatieve arbeidsvraag in het bedrijfsleven en de daar slecht op aansluitende kwalificaties van een groot deel van de economische niet-actieve bevolking, veel inspanning en grote creativiteit vergen.

Een belangrijke kanttekening bij de ontwikkeling van kansenzones in achterstandswijken is dat de grote steden niet meer uitsluitend de dragers zijn van communicatievoordelen en van de modernisering. Dit, door de toename van de mobiliteit, de opkomst van nieuwe communicatiemedia en de voortgaande verstedelijking van de gehele samenleving. De voorsprong die de grote steden als produktiemilieus hadden als gevolg van agglomeratievoordelen is afgenomen, terwijl agglomeratienadelen in betekenis zijn toegenomen. De gebieden buiten de grote

steden, maar niet op al te grote afstand hiervan, lijken daar momenteel van te profiteren (Jobse en Musterd, 1994). Met name daar waar het gaat om startende bedrijven, nieuwe ondernemingen of bedrijven met veel laaggeschoolde werknemers blijkt de regio een steeds sterkere broedkamerfunctie te gaan vervullen. Het is dus maar de

K A D E R 3

Leefbaar is die omgeving waar het individu zich kan ontplooiën, omdat het zich geborgen weet in een veilige thuishaven waarvan privacy en een sociaal homogene buurt de twee peilers vormen.

vraag of kansenzones in of nabij van achterstandswijken wel het meeste rendement zullen hebben. Het behoort niet tot de primaire doelstellingen van ondernemingen om arbeidsplaatsen te creëren. Bovendien kunnen ondernemingen niet gezond blijven in een samenleving die wordt bedreigd door mislukking, armoede en uitsluiting van een belangrijk deel van de bevolking. In die zin vormt het sociale domein een vestigingsplaatsfactor voor het economische domein (De Wit en Zijlmans, 1994). Het gaat erom productiviteitseisen te verbinden met maatschappelijke verantwoordelijkheden.

SLOTBESCHOUWING

Een beleid om armoede, tweedeling en uit- en afsluiting van netwerken te overwinnen moet een breed scala aan bronmaatregelen en symptoombestrijdingsmaatregelen bevatten. Het moet echter op een andere manier worden ingericht dan we tot op heden gewend zijn. We moeten de problemen oplossen op het schaalniveau waarop ze spelen of soms op een schaalniveau hoger. Met name voor het vraagstuk van werkgelegenheid moeten we onze blik verruimen en profiteren van gebieden die bekend staan als innovatiegebieden of broedkamers. Als we in dergelijke gebieden het eigen initiatief, de ondernemerslust, meer kans geven, zal het maatschappelijk rendement waarschijnlijk hoger zijn als een paar kansenzones in de Haagse Schilderswijk, de Amsterdamse Bijlmer of het Rotterdamse Spangen. Belangrijk in dergelijke wijken is wel dat de bestaande ondernemerszin die bijdraagt aan de leefbaarheid in de wijk (bijv. allochtone winkels, activiteitenclubs voor ouderen etc.) wordt ondersteund.

Als echter blijkt dat we tegen de grenzen van de ruimtelijke conditionering aanlopen, dan ligt er vanuit deze invalshoek voor de ruimtelijke ordening geen scheppende of oplossende taak meer. Dan blijft alleen het werken aan de verandering van gedragspatronen over. Dat wil zeggen dat vraagkarakteristieken en aanbodmogelijkheden conceptueel met elkaar worden geconfronteerd. Pas daarna kan de ruimtelijke ordening faciliteiten bieden in relatie tot de schaal van het werkgelegenheidsvraagstuk. De ruimtelijke ordening moet kansen scheppen in relatie tot de schaal van het werkgelegenheidsvraagstuk (economie en mobiliteit). Het beheer van de woning en de woning-omgeving kan in dit kader een basis, een bodem, leggen onder de kris-kras-relaties, de levendigheid, de verschillende huishoudtypen en de diverse levensstijlen. Bundeling van functionele deelactiviteiten kunnen dan worden gekoppeld aan taken en faciliteiten van voorzieningen dwars door de tweedeling heen. De diverse partijen moeten zich in dit proces niet enkel richten op hun kerntaken, maar moeten zich richten op het leggen van verbindingen en het aangeven van duidelijke (wederzijdse) verantwoordelijkheden.

LITERATUUR

- GALBRAITH, J.K., THE CULTURE OF CONTENTMENT, BOSTON, 1990.
JOBSE, R.B. EN S. MUSTERD, DE STAD IN HET INFORMATIETIJDPERK. DYNAMIEK, PROBLEMEN EN POTENTIES, ASSEN, 1994.
JOHNSTON, R.J. ET AL., THE DICTIONARY OF HUMAN GEOGRAPHY, OXFORD, 1983.
KLERK, L.A. DE, LEEFBAARHEID: DE CONJUNCTUUR VAN EEN PLANOLOGISCH BEGRIIP. IN: STEDEBOUW EN VOLKSHUISVESTING 9/10, 1995.
KRONJEE, G. EN C. TENHAEFF, RISICO OP ARMOEDE. AANZET TOT EEN KANSARMOEDE-ATLAS VAN NEDERLAND, NIZW, UTRECHT, 1995.
MINISTERIE VAN VROM, RIJKSPANOLOGISCHE DIENST, GROTE STEDEN PROBLEMATIEK. INTERIM RAPPORTAGE, DEN HAAG, 1995.
TESSER, P.T.M., PRAAG, C.S. VAN, E.A., RAPPORTAGE MINDERHEDEN 1995. SOCIAAL EN CULTUREEL PLANBUREAU, RIJSWIJK 1995.
WIT, C. DE EN C. ZIJLMANS, NAAR NIEUWE VERANTWOORDELIJKHEDEN, UTRECHT, 1994.

VAN WOONWIJK TOT MAGNEETWIJK

DE TOEKOMST VAN DE LEEFBAARHEID IN BINNENSTADS- EN UITBREIDINGSWIJKEN

JIM SCHUYT

DIRECTEUR STUURGROEP EXPERIMENTEN VOLKSHUISVESTING

Het thema leefbaarheid staat sinds het kabinet-Kok op de maatschappelijke agenda.

De aandacht spitst zich vooral toe op de problemen in de steden en dan met name in de oude wijken.

Denkend aan het Nederland van de toekomst is het mijns inziens wenselijk om het debat over de

leefbaarheid in een ruimer kader te plaatsen. De toekomst van de leefbaarheid is niet alleen een thema

in de oude wijken, maar ook in de uitbreidingswijken die net opgeleverd zijn of de komende jaren van de

tekentafel komen.

Wie het heeft over de tweedeling van de stad en leefbaarheid, kan niet voorbijgaan aan de overeenkomst tussen de oude binnenstadsbuurten en de uitbreidingswijken aan de rand van de stad. Het zijn twee kanten van dezelfde medaille: er zit geen leven in. In het hart van de stad, de oude binnenstadsbuurten wonen veel mensen die, meer of minder langdurig, maatschappelijk buitenspel staan. Figuurlijk gesproken kan men stellen dat het woon-werkverkeer in deze wijken tot stilstand is gekomen. Oorspronkelijk werd het sleutelen aan de gebouwenvoorraad als dé oplossing gezien. In de woningvoorraad zou letterlijk en figuurlijk meer ruimte voor koopwoningen gemaakt moeten worden. Ook de bedrijvigheid zou terug de wijken in moeten. Goedkope bedrijfshuisvesting zouden deze wijken weer tot broedplaatsen voor bedrijvigheid en werkgelegenheid moeten maken. Langzaamaan groeit het inzicht dat het sleutelen aan de gebouwenvoorraad niet het recept is om deze wijken weer gezond te maken. Belangrijker is dat mensen in deze wijken weer aangesloten op het maatschappelijke wegennet. Het gaat dan in de eerste plaats om de weg naar de arbeidsmarkt. Daarnaast gaat het ook om de toegang tot andere maatschappelijke circuits en voorzieningen.

De nieuwbouwwijken aan de rand van de stad hebben een heel ander probleem: zij komen letterlijk en figuurlijk steeds verder van de stad af te liggen. Dit besef is ook aanwezig bij stedenbouwkundigen en (markt)partijen die deze wijken moeten vormgeven. Vooral op de VINEX-locaties wordt gestreefd naar wijken die meer zijn dan woonwijken of slaapsteden. Technologische én sociale innovatie moet er bij voorbeeld voor zorgen dat mensen aan huis en/of in de buurt kunnen werken.

VAN WOONWIJK TOT MAGNEETWIJK

Op de drempel van de eenentwintigste eeuw is het zaak dat deze wijken echte stadswijken worden. Wat verstaan moet worden onder een stadswijk? In mijn visie is een stadswijk een wijk waar:

mensen die er niet wonen toch komen. Het gaat dan om het feit dat in een wijk bepaalde voorzieningen aanwezig zijn die een aantrekkingskracht uitoefenen op mensen. Een voorbeeld van een nieuwbouwwijk met aantrekkingskracht op de stad is Kattenbroek in Amersfoort. Mensen uit andere wijken in de stad gaan daar winkelen of nemen bezoekers mee om de wijk te bekijken. Men vindt dat deze wijk iets heeft dat de reis de moeite waard maakt; wijkbewoners er kunnen blijven en stadsbewoners er naartoe moeten. Het meest voor de hand liggende voorbeeld is natuurlijk de aanwezigheid van voldoende bedrijvigheid en werkgelegenheid in deze wijken. Maar ook de aanwezigheid van stedelijke voorzieningen zorgt ervoor dat mensen die er wonen de wijk niet uit hoeven en de mensen die er niet wonen de wijk in komen; wijkbewoners kunnen komen en gaan. Hiermee wordt bedoeld dat de wijk moet zijn opgenomen in het stedelijk weefsel. Mensen moet vanuit hun wijk toegang hebben tot de stad. Zeker met het oog op de toekomstige arbeidsmarkt - waarin sprake is van een sterke flexibilisering van de arbeidsmarkt en de arbeidsvoorwaarden - is het zaak dat een wijk mensen de nodige bewegingsvrijheid biedt.

Een wijk die aan deze voorwaarden voldoet zou een magneetwijk genoemd kunnen worden: zo'n wijk houdt mensen vast en trekt mensen van buiten de wijk aan. De vraag is vervolgens wat de kansen c.q. voorwaarden zijn om van oude binnenstadswijken en uitbreidingswijken magneetwijken te maken. Waar het om gaat is dat er tweerichtingsverkeer tussen deze wijken en de stad op gang komt. Binnen de ruimtelijke ordening en de volkshuisvesting zie ik een aantal tendensen die kunnen bijdragen aan het totstandbrengen van deze magneetwijken.

VAN WOONRUIMTE NAAR LEEFRUIMTE HET VERSTEDELIJKEN VAN WOONWIJKEN

Misschien constateren de historici van de toekomst dat aan het eind van de 20ste eeuw een breuklijn geconstateerd kan worden in ons denken over ruimte en ruimtegebruik. Een kwantitatieve strategie, gericht op het ruimte blijven scheppen voor zo diverse functies als wonen, werken, recreëren en verkeer, maakt plaats voor een kwalitatieve strategie, waarin het beter gebruiken van de bestaande ruimte, de gebouwde omgeving, de aanwezige infrastructuur centraal staat. Men zou deze kwalitatieve strategie kunnen omschrijven als het (ver)volmaken van de bestaande ruimte, de gebouwde omgeving om daarmee ruimte te sparen. Dit ruimte sparen is een belangrijk instrument om binnenstadswijken en uitbreidingswijken te 'verstedelijken'.

De gedachte van ruimte sparen heeft zijn wortels in de volkshuisvesting. Zo is daar het thema van het herbergend vermogen van de voorraad. Dit thema is ingegeven door de gedachte dat de totale gebouwvoorraad - dus inclusief kantoor- en andere gebouwen - mogelijk in theorie kwantitatief toereikend is om in de toekomstige woningvraag te voorzien, maar kwalitatief tekortschiet. Ook de discussie over het bouwen in hogere dichtheden is hiervan een voorbeeld. Anders dan in het verleden spitst deze discussie zich niet zozeer toe op hoogbouw, maar veeleer op het ontwikkelen van de gewilde eengezinswoning in ruimtesparende verkavelingstypen. Een voorbeeld is het plan dat Sjoerd Soeters heeft ontwikkeld voor de locatie Borneo/Sporenburg in het Oostelijk Havengebied van Amsterdam.

EEN TOEKOMST VOOR FUNCTIEMENGING

Onder invloed van de technologische ontwikkeling en de verschuiving naar een dienstenaansluiting wordt het mogelijk om bedrijvigheid in woongebieden te lokaliseren. In het kader van de IBA-tentoonstelling Emscher Park in het Roergebied is onder de vlag van 'Wohnen und Arbeiten im Park' een locatie ontwikkeld waar schone bedrijvigheid en woningbouw samengaan. Ook op het niveau van de woning valt in Nederland deze trend te constateren. Het gaat daarbij nog niet eens om de telewerk-variant. Wie een bezoek brengt aan de jaren

zeventig wijken met veel drive-in woningen ziet dat veel bewoners hun garage gebruiken als bedrijfs- of werkruimte.

Wat van de partijen in de ruimtelijke ordening en de volkshuisvesting mag worden gevraagd, is dat men het instrumentarium ontwikkelt om dit programma in binnenstadswijken en uitbreidingswijken ten uitvoer te brengen. In beide gevallen gaat het om het versterken van de magneetfunctie door het inplanten van functies en voorzieningen met een stedelijke uitstraling. Alleen zo ontstaat er een tweerichtingsverkeer tussen deze wijken en de stad.

DE VERRUIMING VAN DE VOLKSHUISVESTING

Een tweede ontwikkeling die het signaleren waard is met het oog op het realiseren van magneetwijken, is het gegeven dat actoren zoals woningcorporaties, projectontwikkelaars en institutionele beleggers meer en meer oog krijgen voor ruimtelijke processen en het stedelijk weefsel. Ik typeer dit als de verruiming van de volkshuisvesting.

De gang van zaken op de VINEX-locaties illustreert deze tendens. Marktpartijen zelf concluderen dat hier meer gevraagd is dan alleen woningen. Niet alleen de ruimtelijke afstand tot de stad, maar ook de opgave om een woonmilieu te bieden dat anders is in plaats van meer van hetzelfde, motiveert partijen om elementen als bedrijvigheid, nieuwe vormen van wonen én werken, een hoogwaardig voorzieningenniveau, enzovoort in de plannen op te nemen. Ook is er de directe vraag van gemeenten aan partijen om te investeren in het voorzieningenniveau en de openbare ruimte. Het is niet ondenkbaar dat zich in Nederland een vergelijkbare ontwikkeling voordoet als in de Verenigde Staten: het privatiseren van de ontwikkeling en het beheer van de woonomgeving.

In dat kader past ook het beeld dat door Ashok Bhalotra en anderen is opgeroepen in de publicatie 'City Fruitful'. Daarin wordt een beeld geschetst van duurzame woonlandschappen. De scheiding tussen wonen, werken en verblijven wordt daarin opgeheven op het niveau van de woning en de openbare ruimte. Men vindt als het ware een veelzijdig landschap direct voor de deur. Mensen krijgen de kans om in hun wijk te verblijven en moeten voor verschillende zaken niet per definitie de wijk uit.

Deze verruiming van de volkshuisvesting impliceert ook een andere definitie van de corporatie. Waarom? De corporatie is één van de weinige marktpartijen die niet of nauwelijks in staat is om uit wijken weg te lopen. Anders dan een private partij als een projectontwikkelaar of een institutionele belegger is het werkgebied van de corporatie begrensd. Het ligt dan ook voor de hand dat de corporatie haar kennis en middelen inzet om locaties - waar men toch al met bezit aanwezig is of zal zijn - te (her)ontwikkelen. Juist daar kunnen zij dan ook een meerwaarde toevoegen aan het huren ten opzichte van het kopen.

WIJKEN EN WONINGEN VOOR MORGEN EN OVERMORGEN?

Calvijn in stedenbouw en volkshuisvesting. Zo zou men de gangbare benadering van het duurzaam bouwen binnen de stede- en woningbouw kunnen typeren. Er wordt sterk de nadruk gelegd op het bouwen voor eeuwig. Materialen en gebouwen zijn pas duurzaam als zij onbeperkt houdbaar zijn.

Juist met het oog op de toekomst zou het wel eens verfrissend kunnen zijn om duurzaam bouwen op te vatten als bouwen voor even. De toekomst is vol onzekerheid en het is maar de vraag of de woonlocaties van morgen ook de woonlocaties van overmorgen zullen zijn. Daarnaast is het zo dat de woonvoorkeuren van bewoners en woningzoekenden - wat trouwens voor iedere categorie consumenten geldt - zelf nauwelijks meer duurzaam te noemen zijn. Duurzame gebouwen die niet meer in de smaak vallen van de consument brengen aanzienlijke milieukosten met zich mee. Licht het dan niet voor de hand om niet voor eeuwig en altijd te bouwen? Zonder te willen aansluiten bij het pleidooi van Carel Weeber om mensen de kans te geven in een mobil-home te wonen, is het mis-

schien het overwegen waard om dit spoor van woningbouw met een beperkte levensduur in de komende jaren nader te verkennen. In Japan en de Verenigde Staten is er de nodige ervaring opgedaan met het industrieel ontwerpen en bouwen van woningen met een beperkte levensduur.

Een variant op deze filosofie is het ontwerpen van gebouwen die van alle markten thuis zijn. Zo is al op verschillende plaatsen in het land ervaringen opgedaan met gebouwen waarvoor reeds een toekomstige functieverandering is voorzien. Zo is in de Amersfoortse wijk Kattenbroek een sociaal-culturele voorziening voor jongeren gerealiseerd die op termijn zonder al te grote ingrepen geschikt kan worden gemaakt voor ouderenhuisvesting.

HUREN EN KOPEN

In het politieke debat over volkshuisvesting in Nederland wordt te pas - en soms - te onpas het spook van de segregatie ten tonele gevoerd. Men uit zijn bezorgdheid over de betaalbaarheid van het wonen, de te hoge drempels van nieuwbouwwoningen voor mensen met een bescheiden inkomen en het ontstaan van inkomenswijken. Ik vind deze insteek voor de discussie over een maatschappelijke tweedeling en de ongedeelde stad op zijn minst eenzijdig.

Corporaties beschikken over het maatschappelijk kapitaal om tot in lengte van dagen de primaire doelgroep passend te huisvesten. Daarnaast is het zo dat het gevoerde beleid er vanzelf toe leidt dat de omvang van de doelgroep afneemt. Veel bedreigender is de voor de tweedeling binnen de volkshuisvesting acht ik de stigmatisering van de sociale huursector. Dit proces wordt versterkt door het wegvallen van de duurdere huurwoningmarkt ten gunste van een sterke groei van de eigen-woningmarkt. Een ontwikkeling die kan leiden tot een sterke stigmatisering van de sociale huursector: wie huurt, heeft het maatschappelijk niet gemaakt.

Het is in het belang van alle partijen - ook van projectontwikkelaars en institutionele beleggers - om een brede en veelzijdige huursector in de binnenstads- en uitbreidingswijken overeind te houden. De aanwezigheid van een sterke huursector in deze wijken biedt kwaliteitsgaranties voor het beheer van de woningvoorraad en de woonomgeving. Verwacht mag worden dat een sterke individualisering van de zorg voor het beheer van de woonomgeving - wat gebeurt in wijken waar bijna alleen koopwoningen staan - ten koste gaat van de leefbaarheid.

Het zou daarnaast het overwegen waard zijn om de eigenaar-bewoner - die letterlijk 'profijt' heeft van een hoogwaardige woonomgeving en openbare ruimte - meer te laten betalen voor de woonomgeving en/of specifieke voorzieningen die de woonkwaliteit verhogen. Ook op de koopwoningmarkt hebben mensen geld over voor een woonomgeving met iets extra's.

TEN SLOTTE

Deze bijdrage kan gelezen worden als een pleidooi om de discussie over leefbaarheid in een ruimer - stedelijk of regionaal - kader te plaatsen. Daarnaast is het concept magneetwijken geïntroduceerd om aan te geven dat de opgave voor volkshuisvesters en stedenbouwkundigen is om wijken - in economisch en sociaal opzicht - een open verbinding te geven met de rest van de stad. Dit vereist een andere manier van denken over wijken. Ten slotte is de verwachting uitgesproken dat de corporatie de aangewezen partij is om leefbaarheid te vertalen in een ruimtelijke ontwikkelings- en beheerstrategie.

DE STEDELIJKE OPGAVE EN DE RELATIE MET REGIONALE WOONMILIEUS

DE STEDELIJKE OPGAVE EN DE RELATIE MET REGIONALE WOONMILIEUS

HELLA HENDRIKS
DE PRINCIPAAL

'De stad als ontmoetingsplaats van mensen, als motor van kunst en cultuur, als werkplek van velen'. Deze kwalificaties gelden voornamelijk voor stadscentra, want de hedendaagse stad is bovenal te kenmerken als woonplek voor mensen van allerlei pluimage. De stad is dan ook een domein waar diverse belangen samenkomen en waar gestreden wordt om schaarse ruimte. De gebouwde omgeving en de openbare ruimte vormen hiervan een weerslag. In ruimtelijke zin kan de stedelijke opgave dan ook worden omschreven in termen van beheren en bouwen.

DE STEDELIJKE OPGAVE

Centraal in de stedelijke opgave staat het werken aan de ongedeelde stad; de stad waar zowel functies, voorzieningen, bevolkingscategorieën en woningtypes gemengd zijn. Toch kunnen binnen het grote geheel van de stad diverse woon- en leefmilieus worden onderscheiden. Als kind van zijn tijd heeft ieder deelmilieu zijn sterke en zwakke punten en is het op verschillende manieren aantrekkelijk. De één bijvoorbeeld omdat het goedkoop is en een relatief groene uitstraling heeft, de ander omdat de voorzieningen en levendigheid op loopafstand te bereiken zijn. Een woonmilieu is echter geen star gegeven en sommige woonmilieus krijgen na verloop van tijd een andere identiteit. Om het functioneren en de duurzaamheid van de stedelijke woonmilieus te optimaliseren, is het belangrijk om tijdig te bepalen welke positie de verschillende deelgebieden innemen in het stedelijke en regionale netwerk. Er moet worden gezocht naar een evenwicht tussen huidige en toekomstige ontwikkelingen. Op deze manier kan per deelgebied een specifieke strategie worden geformuleerd en kunnen bedreigingen worden omgezet in kansen.

De stedelijke opgave is in wezen dan ook een gebiedsgerichte aanpak; het gaat om programmatische variatie aansluitend bij de kenmerken van het woonmilieu en het uitgangspunt van de gemengde stad. Een dergelijke opgave is meer dan alleen wat koopwoningen toevoegen aan negentiende eeuwse wijken. Het gaat om de toekomst van de naoorlogse wijken, om het functioneren van de stedelijke arbeidsmarkt en om het voorkomen van eenzijdigheid in nieuwe uitleggebieden aan de stadsrand. Het gaat om het meegaan met de bewegingen tussen stad en ommeland, en dus ook om de relatie tussen de stedelijke en de regionale woonmilieus.

NIEUW OPDRACHTGEVERSCHAP EN NIEUWE PRODUCTEN

Traditioneel worden volkshuisvesters opgedeeld in ontwikkelaars, bouwers en beheerders. Drie verschillende activiteiten, met daaraan gekoppeld drie verschillende opdrachtgevers; de ontwikkelaar, de aannemer en de corporatie/belegger. In de stad echter kennen deze activiteiten een nauwe samenhang en lopen ontwikkelen, bouwen en beheren in elkaar over. De opgaven zijn divers en vragen om een gerichte, specifieke aanpak. Dit vraagt om nieuwe verhoudingen tussen partijen, een nieuwe kijk op opdrachtgeverschap en de ontwikkeling van nieuwe woonconcepten.

De aard van veel projecten (gestapeld, gemeenschappelijkheid, vage scheiding openbaar/privé) maakt dat het beheeraspect in de ontwikkelingsfase al een nadrukkelijke rol speelt. In het beheer gaat het om zowel dagelijks/technisch beheer (het 'up to date' houden van woning en woonomgeving) als om strategisch beheer (het weer in balans brengen van gebieden waar bijvoorbeeld eenzijdigheid dreigt). Corporaties zijn dan ook vaak direct belanghebbende.

BOUWEN AAN DE STAD

Nieuwbouw, functiemenging, functiewijziging en het initiëren van nieuwe vormen van beheer kunnen een positieve impuls geven aan de stedelijke kwaliteit. Onder de hedendaagse verhoudingen is het echter noodzakelijk om dergelijke projecten te koppelen; enerzijds vanwege leefbaarheidsdoelstellingen en anderzijds vanwege de financiële haalbaarheid. Bouwen en beheren kunnen in deze context nauwelijks meer los van elkaar worden gezien. Echter, het opdrachtgeverschap voor nieuwbouwprojecten is niet langer een specifiek stedelijke zaak. Diverse landelijk actieve ontwikkelaars en beleggers pogen een voet aan de grond te krijgen. Kortom, geen enkel project is een vanzelfsprekendheid in termen van verwerving, ontwikkeling en realisatie.

Corporaties moeten in dit gedrang de voorsprong die zij hebben benutten en verder uitbouwen. Het voordeel is namelijk dat corporaties een visie op de stedelijke ontwikkeling kunnen ontwikkelen vanuit

hun ervaringen met de beheeropgave. Zij zijn reeds decennia lang onlosmakelijk verbonden met de stad en hebben hierdoor een brede kennis over het functioneren van de stedelijke maatschappij ontwikkeld. Zij hebben er bovendien belang bij om verder te kijken dan de locatie op zich.

In Amsterdam zie je op het moment een tweedeling in corporatieland; er zijn de meer 'passieve' clubs die met name het beheer van de bestaande voorraad als eerste prioriteit zien en er zijn corporaties die naast het beheer ook de ontwikkeling van nieuwe woningen als kernactiviteit zien. De vroeger zo kenmerkende afwachtende houding maakt bij deze corporaties plaats voor het zelf initiëren van activiteiten. Dit betekent een omslag van acteur naar regisseur. Woonstichting De Key is zo'n nieuwe regisseur. Naast woningbeheer, wordt ook de stedelijke ontwikkeling nadrukkelijk als werkveld gezien. Voor een corporatie die circa 30.000 woningen beheert is bouwen een noodzaak. De Principaal is in het leven geroepen om deze specifieke corporatietaken vorm te geven. De Principaal ontwikkelt dan ook woningen voor De Key.

VOORBEELDEN UIT DE DAGELIJKSE PRAKTIJK VAN DE PRINCIPAAL

Door de groter wordende verscheidenheid aan doelgroepen en locaties vindt De Principaal het noodzakelijk om nieuwe woonconcepten te ontwikkelen. De kwaliteit van zo'n concept moet tweeledig zijn. Ten eerste moeten de woningen iets toevoegen aan het leefmilieu in de buurt en de plaats van de buurt in de stad. Ten tweede moeten de te bouwen woningen aantrekkelijk zijn voor potentiële huurders of kopers (prijs, grootte, woningtype). Corporaties zijn echter onder het huidige volkshuisvestingsbeleid nauwelijks nog in staat projecten met uitsluitend sociale huurwoningen tot stand te brengen. Om betaalbaarheid en kwaliteit te kunnen garanderen moeten binnen een project idealiter verschillende financieringscategorieën worden gerealiseerd. Door daarbij ook te differentiëren in woningtypologieën wordt op microniveau het principe van de ongedeelde stad toegepast. De opdrachtgever trekt op deze wijze een stuk herdefiniëring van de bestaande stad naar zich toe. Daar waar vroeger op projectniveau of op straatniveau geen sprake was van differentiatie, zal met het verder vernieuwen van de woningvoorraad een andere ordening ontstaan. Met huren die uiteen lopen van 700 tot 2200 gulden is het gebouw 'Piraeus' van de architect Kollhof op het KNSM-eiland hiervan een geslaagd voorbeeld.

Op wat grotere schaal heeft het toevoegen van nieuwbouw effect op de diversiteit binnen een wijk of buurt. Het gaat dan om projecten met een omvang van enkele honderden woningen. Nieuwbouwprojecten van deze omvang kunnen een impuls zijn voor het creëren van draagvlak voor voorzieningen, die op hun beurt weer een rol kunnen spelen bij het activeren van buurtnetwerken, naschoolse opvang, autodeelsystemen of recreatieve voorzieningen. In het stedelijke woonmilieu zal de nabijheid van voorzieningen blijvend haar eigen diversiteit aan bewoners oproepen. Dit zijn niet per definitie de kansarmen enerzijds en de tweeverdieners anderzijds. Het gaat dan om een breed scala aan mensen die met elkaar gemeen hebben dat zij een stedelijke levenswijze met een aantal voorzieningen op loop- en fietsafstand prefereren boven de suburbane, meer op (auto)mobiliteit gerichte levenswijze.

Nieuwbouw in de bestaande stad zal ook in het mobiliteitsdilemma een centrale rol vervullen. Het dilemma bestaat enerzijds uit de groeiende mobiliteit in termen van territorium waarbinnen de activiteiten van een huishouden zich afspelen en anderzijds uit de beperkte mobiliteit die veel huishoudens kenmerkt in termen van tijd die beschikbaar is voor diverse activiteiten. Bij deze zogenaamde 'agenda-huishoudens' waar werk, school en recreëren van de verschillende gezinsleden vaak gelijktijdig plaatsvinden, zijn korte afstanden noodzakelijk. Het gaat om nieuwe vormen van gemeenschappelijkheid in een poging de overvolle agenda te ontlasten. Het 'woonpark' is voor deze huishoudens wellicht een aantrekkelijke vorm van wonen binnen de stad. Het woonpark bestaat idealiter uit

circa 500 woningen. Dit is een omvang waarbij nagedacht kan worden over een ander beheer van woningen en openbare ruimte. Sociale netwerken hebben hier een kans, een buurtconciërge kan hier een rol vervullen. Er is een menging van stapeling en laagbouw, er zijn (recreatieve) voorzieningen en de flexibele woningplattegronden bieden mogelijkheden voor werken aan huis. Het voor een prijsvraag ontwikkelde 'Woonpark Zeeburg' is ontstaan vanuit een dergelijke visie (De Principaal in samenwerking met M. De Hoog, HNS en Mecanoo).

Voor de nog resterende uitleggebieden is het stedelijke woonmilieu, zoals dat eerder voor de bestaande stad is geschetst, niet zozeer van toepassing. De nieuwbouwwijk Sloten werd daarom enige jaren geleden opgezet als een eigentijdse variant van de tuinstad. Voor een locatie als IJburg, waar voor de eeuwwisseling met de bouw wordt begonnen, is men nog zoekende naar de juiste woonmilieutyping. Het is de vraag of stedelijke woningtypologieën (het Amsterdam-Zuid-type) met het bijbehorende milieu zich laten vertalen naar een dergelijke locatie. Belangrijk is wel te onderkennen dat ontwikkelingen op deze schaal hun weerslag hebben op de bestaande stad en de regio, en dus te allen tijde gerelateerd moeten worden aan te signaleren ontwikkelingen en tendenzen. Om te voorkomen dat de locaties aan de stadsrand het afleggen tegen de meer suburbane woonmilieus is een herbezinning op en een herdefiniëring van de kwaliteiten van de uitbreidingsgebieden aan de stadsrand noodzakelijk. Dit betekent enerzijds kijken naar de consumentenwensen zoals die in diverse onderzoeken naar voren worden gebracht en anderzijds heel scherp analyseren wat de voordelen en sterke punten van de desbetreffende locatie zijn ten opzichte van concurrerende locaties.

DE STEDELIJKE OPGAVE VERSUS DE REGIONALE OPGAVE

Het is de vraag in hoeverre stedelijke bewoners zich nog onderscheiden van regionale bewoners. Hiermee valt of staat het verschil tussen de specifiek stedelijke en de specifiek regionale opgave. Onderzoek naar kopers van een woning in Almere wijst uit dat het niet meer alleen het gezin op zoek naar een huis met een tuin is dat zich vestigt. Wel kan worden gesteld dat de diversiteit aan bewoners die zich in de stad melden ontbreekt. De groep die zich in een suburbaan woonmilieu als Almere vestigt, heeft als overeenkomst dat het ontbreken van de nabijheid van stedelijke voorzieningen en werkgelegenheidscentra, alsmede het ontbreken van de heterogeniteit aan bewoners, niet als een probleem wordt ervaren. Andere factoren zijn bepalend voor de woonplaatskeuze; de ruimte, de rust en niet in de laatste plaats de gunstige prijs/kwaliteitsverhouding van het woningaangebod.

Hoewel architectonische kwaliteit en verscheidenheid in woningtype ook in het regionale (suburbane) woonmilieu steeds vaker een doelstelling is, blijft de programmatische diversiteit van een andere orde; de woningtypologie blijft een variatie op de eengezinswoning met tuin of een woningen waarbij recreëren op of nabij het eigen domein een belangrijk uitgangspunt is. Het stedelijke en het regionale woonmilieu zullen hiermee als twee naast elkaar bestaande grootheden blijven. Er tussenin bevinden zich wel allerlei overgangsvormen. De grootstedelijke binnenstad als stedelijk en regionaal vermaakscentrum, in de ringen rond de binnenstad de woongebieden voor de stedeling, in de meer perifere randen een broedkamergebied voor nieuwe werkgelegenheid gecombineerd met wonen en in de stadsrand en de regio het meer suburbane, recreatieve wonen.

In dit spectrum van woon- en leefmilieus vindt de hedendaagse en toekomstige woonconsument zijn uitvalsbasis, zijn woning. Taak voor de ontwikkelende en bouwende partijen is om daarvoor strategieën te ontwikkelen, zodat iedereen een positieve keuze kan maken voor een blijvend leefbare woonomgeving.

ONDANKS HET FEIT DAT HET BESLAG OP
ONS WOON- EN LEEFMILIEU STEEDS
GROTER WORDT, IS ER NOG ALTIJD EEN
GROTE DRANG TOT VOORUITGANG EN
GROEI MET VAAK NEGATIEVE GEVOLGEN
VOOR HET MILIEU. DOOR MIDDEL VAN
DUURZAME ONTWIKKELING MOET HET
MILLIEUBESLAG VOOR ONS EN ONZE
TOEKOMSTIGE GENERATIE BINNEN DE
PERKEN WORDEN GEHOUDEN. IEDER
ZICHZELF RESPECTERENDE PERSOON OF
INSTANTIE DOET DAN OOK AAN
DUURZAAMHEID. OF DIT NU HET GEZIN
IS DAT NETIES ZIJN AFVAL SCHEIDT,
HET BOUWBEDRIJF DAT DUURZAAM
BOUWT, DE OVERHEID DIE ROND DE
STEDEN AAN NATUURONTWIKKELING
DOET OF DE MINISTER DIE BESLUIT
GEEN KERSTKAARTEN MEER TE STUREN.
UIT DEZE VOORBEELDEN BLIJKT DAT
HET TOT OP HEDEN EIGENLIJK NOG
STEEDS ONDUIDELIJK IS WAT WORDT
BEDOELD MET DUURZAME

DUURZAAMHEID IN EEN UIT

DUURZAAMHEID IN UTOPIA;

EEN UITDAGING

EELKO TRUIJENS

STICHTING ONTWERPEN VOOR NEDERLAND

Ondanks het feit dat het beslag op ons woon- en leefmilieu steeds groter wordt,

is er nog altijd een grote drang tot vooruitgang en groei met vaak negatieve gevolgen voor het milieu.

Door middel van duurzame ontwikkeling moet het milieubeslag voor ons en onze toekomstige generatie

binnen de perken worden gehouden. Ieder zichzelf respecterende persoon of instantie doet dan ook aan

duurzaamheid. Of dit nu het gezin is dat netjes zijn afval scheidt, het bouwbedrijf dat duurzaam bouwt,

de overheid die rond de steden aan natuurontwikkeling doet of de minister die besluit geen kerstkaarten

meer te sturen. Uit deze voorbeelden blijkt dat het tot op heden eigenlijk nog steeds onduidelijk is wat

wordt bedoeld met duurzame ontwikkeling of duurzaamheid. Hebben we het dan over een gebouw dat

lang meegaat, of bedoelen we dan dat we op een nette manier moeten omgaan met schaarse middelen?

De stichting Ontwerpen voor Nederland wil met dit essay een beetje orde in de chaos van definities

aanbrengen, waarbij getracht wordt duurzaamheid te definiëren met het oog op de toekomst.

DEFINITIES

Er zijn vele definities en interpretaties van duurzaamheid. Van Dale geeft als definitie van duurzaam: geschikt om lang te bestaan, bestendig (niet veranderlijk), consistent. Een veel aangehaalde definitie is die uit het rapport 'Our Common Future' (1987) van de Brundtland-commissie. In dit rapport wordt duurzame ontwikkeling omschreven als 'een proces van verandering waarin benutting en institutionele verandering allen met elkaar in harmonie zijn, en zowel de huidige als de toekomstige mogelijkheden vergroten om aan menselijke behoefte en wensen tegemoet te komen'. Ook de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra hanteert het begrip duurzaamheid: 'toekomst-waarde is gediend met duurzaamheid uit milieuoogpunt en met een beheersbare en flexibele ruimtelijke structuur'.

Uit al deze omschrijvingen blijkt dat het streven naar duurzame ontwikkeling niet een louter fysieke aangelegenheid is. Het wordt in verband gebracht met een bredere strategie, waarin ook economische, sociale en culturele veranderingen noodzakelijk zijn. Duurzaamheid kan dus absoluut niet zo statisch geïnterpreteerd worden als in de betekenis van 'een lange tijd meegaan'. Het moet veel breder en veelomvattender worden gedefinieerd. De stichting Ontwerpen voor Nederland is daarom van mening dat duurzame ontwikkeling moet worden gedefinieerd als 'het behouden en vergroten van de mogelijkheden voor de toekomst, zodat niet alleen aansluiting moet worden gezocht bij bestaande waarden en kwaliteiten, maar juist ook bij nieuwe'. Deze benadering waarin wordt uitgegaan van de dynamiek van de samenleving leidt tot veranderde concepten en patronen en vereist derhalve een zekere mate van flexibiliteit. Te denken valt aan flexibel te gebruiken huizen, aan demontabel bouwen of aan stedbouw, die zich met name richt op een raamwerk voor de toekomst.

N O O D Z A A K

Hoewel het misschien pathetisch klinkt, is het toepassen van daadwerkelijk duurzame ontwikkeling een absolute noodzaak. Inmiddels is een groot deel van de Nederlandse bevolking het er wel over eens dat doorgaan op de huidige voet geen goede optie is. De milieuproblematiek, de afnemende hoeveelheid fossiele brandstof, teruglopende biodiversiteit en de schaarser wordende ruimte, dwingen ons tot bezinning. Met redelijke zekerheid is vast te stellen dat de milieugebruiksruimte per bewoner drastisch omlaag zal moeten. De Club van Rome en wetenschappers als Erlich en Speth maken ons hier al geruime tijd op attent. De veronderstelling van Ehrlich en Speth is gebaseerd op een formule. Stelling is dat de wereldbevolking de komende veertig jaar zal verdubbelen en dat het welvaartsniveau met een factor 5 zal stijgen. Het resultaat hiervan is dat onze nakomelingen over vijftig jaar met een factor twintig minder aanspraak mogen doen op bepaalde aardse goederen. Anders gezegd, moet per welvaartseenheid de milieu-effectiviteit met 2000% omhoog.

Als we bijvoorbeeld kijken naar de bouw, dan blijkt dat deze sector via milieu-vriendelijke bouwmethoden materiaalgebruik momenteel een milieu-effect behaalt tot maximaal 80%. Ook vurehouten kozijnen, voorgespannen kanaalplaatvloeren en ankerloze spouwmuren in kalkzandsteen, waarvan toepassing kan leiden tot enorme reducties van materiaal en milieubelasting, kunnen die effectiviteit niet verder verhogen.

De meest ecologisch verantwoorde 'dubo'-gebouwen beantwoorden in ieder geval nog steeds niet aan de definitie van duurzame ontwikkeling. Zo'n gebouw kan bijvoorbeeld voor de milieu-effectiviteit een factor 2 scoren, maar als het na 10 jaar wegens onverkoopbaarheid moet worden gesloopt, heeft zo'n gebouw en vijfmaal grotere milieubelasting dan een gebouw dat een zodanige (gebruiks-) kwaliteit heeft dat het meer dan 100 jaar meegaat. Niet alleen de duurzaamheid van de materialen, maar ook de gebruiksduur van een gebouw is dus van belang. Besparing op materialen en hergebruik zal nimmer de gewenste besparingsfactor halen. De oplossing moet veel meer worden gezocht in flexibiliteit. Demontabel bouwen met dure en energie-intensieve onderdelen is geen tegenstelling, wanneer de onderdelen duurzaam en langdurig (opnieuw) bruikbaar zijn. Dit is eigenlijk de enige oplossing die de besparingsfactor 20 binnen handbereik brengt.

Wanneer ook de positieve effecten van het bouwen worden geoptimaliseerd, worden hogere rendementen gerealiseerd. De (te) eenzijdige nadruk op besparing mag daarbij het ontwerpend denken over oplossingen niet blokkeren. Stedebouwkundige oplossingen kunnen bijvoorbeeld op andere manieren bijdragen aan positieve milieu-effecten. Meer zelfs dan men in eerste instantie zou denken. In een groeikern als Zoetermeer komen bijvoorbeeld ruim 500 verschillende wilde plantesoorten voor. Dat is veel meer dan in het eerder aanwezige weidelandschap. De vraag doet zich dan voor of we ten aanzien van natuurbescherming niet meer prioriteiten moeten leggen in de stad zelf.

De gedachten dat de effectiviteit van milieumaatregelen met 2000% omhoog moet, is een grote uitdaging voor de ontwerpende disciplines. Er zijn ook voorbeelden die tot de verbeelding spreken. Zo heeft MVRDV Architecten, in samenwerking met architecten- en ingenieursbureau Kristinson, voor de manifestatie Rotterdam 2045 het begrip 'lichte stedebouw' uitgewerkt.

Bij deze vorm van stedebouw wordt de afschrijvingstermijn van allerlei duurzame zaken als woningen en infrastructuur sterk verkort door ze eenvoudiger, goedkoper en daarmee minder milieubelastend te maken: graspaden in plaats van asfaltbanen, zuiverings- en bergingsvijvers in plaats van riolen, geen gaspijpen, maar uitsluitend elektriciteitsleidingen, geen telefoonkabels, maar greenpoints, geen kostbare sneltram, maar een systeem van minibusjes. Hieruit blijkt dat door gebruik van lichte middelen een flexibiliteit kan worden ingebouwd die leidt tot een milieubesparing op meerdere fronten.

Al met al is duidelijk dat de huidige invulling van de begrippen duurzame ontwikkeling en duurzaamheid in de praktijk niet voldoen. Wezenlijke oplossingsrichtingen moet zich richten op het vergroten van toekomstige mogelijkheden, diversiteit en flexibiliteit.

B R O N N E N

DUURZAAM BOUWEN, VAKBLAD OVER MILIEU IN HET BOUWPROCES,
NUMMER 1, FEBRUARI 1996.

THE INTERNATIONAL INSTITUTE FOR THE URBAN ENVIRONMENT,
NAAR DUURZAAMHEID: EEN ESSAY OVER STEDELIJKE PLANNING MET
TOEKOMSTWAARDE, JUNI 1992, DELFT.

DE JONG, PROF. DR. IR. T.M., DE BESTAANDE MILIEUPERCEPTIE BLOKKEERT
HET DENKEN OVER EFFECTIEVE OPLOSSINGEN VOOR DE ECOLOGISCHE CRISIS,
MEI 1995, DELFT.

DE JONG, PROF. DR. IR. T.M., DUURZAAMHEID, ARCHITECTONISCHE EN
STEDEBOUWKUNDIGE KWALITEIT, JANUARI 1996, DELFT.

MANIFESTATIE ROTTERDAM 50 JAAR WEDEROPBOUW - 50 JAAR TOEKOMST,
VISIES OP DE TOEKOMST VAN STAD, HAVEN EN REGIO, ROTTERDAM 2045,
NOVEMBER 1995, ROTTERDAM.

MINISTERIE VAN VROM, DUURZAAM BOUWEN: INVESTEREN IN DE TOEKOMST,
PLAN VAN AANPAK, 8 SEPTEMBER 1995, DEN HAAG.

MINISTERIE VAN VROM, ONTWERPPRINCIPES DUURZAME STEDEBOUW,
JULI 1994, DEN HAAG.

MINISTERIE VAN VROM, NATIONAAL MILIEUBELEIDSPLAN 2, 1994, DEN HAAG.

DUURZAAMHEID EN FLEXIBILITEIT VAN HET BOUWEN EN VAN DE GEBOUWDE OMGEVING

FRITS DINKLA, JAAP WIJNJA
WITTEVEEN+BOS

Flexibiliteit en diversiteit van omgeving, gebouwen, middelen en mensen draagt bij

tot een betere kwaliteit en duurzame ontwikkeling van de gebouwde omgeving.

DE OMGEVING

Biodiversiteit als metafoor

Biodiversiteit is van belang voor de aangroei, afbraak en regeneratie van bodem en zuurstofproductie. In het kader van het handhaven dan wel vergroten van biodiversiteit is er een ontwikkeling gaande waarbij binnen de bebouwde omgeving meer aandacht wordt gegeven aan handhaving en ontwikkeling van voor de biodiversiteit belangrijke biotopen. Zo wordt voor bepaalde gebieden het streven naar een vaste grondwaterstand verlaten. Met het doorbreken van dijken ontstaan gebieden die enkele malen per jaar onder water komen te staan. Ook het minder draineren of minder intensief bemalen van een bepaald gebied leidt tot een meer natuurlijkvriendelijke waterhuishouding en betere kansen om te overleven voor verschillende organismen. Deze maatregelen hebben ook directe gevolgen voor de gebouwen. Moet een kruipruimte het gehele jaar droog zijn? Zo niet, dan dient hiermee bij het ontwerp wel rekening te worden gehouden, met name bij de plaats en de bescherming van leidingen die door de kruipruimte lopen. Tuinen en delen van openbare groengebieden kunnen een aantal dagen per jaar blank komen te staan. Een hoger grondwaterpeil kan voor gebouwen in een aantal gebieden in Nederland bovendien een directe verlenging van de technische levensduur betekenen. Omdat het grondwaterpeil daar in de afgelopen decennia sterk is gedaald zijn er hele woongebieden waarvan de fundering nu niet meer op zijn taak is berekend. Ernstige verzakkingen zijn het gevolg.

Ook ecologisch (stads)groenbeheer draagt bij tot de biodiversiteit. Het stedelijk groen wordt op zodanige wijze aangelegd en beheerd, dat ecosystemen ook in de bebouwde omgeving de kans krijgen en een veelheid aan organismen leefruimte wordt geboden. Dit leidt tot een ander straat- en parkbeeld. Niet langer 'kaal geschoren' gazonnen en platgespoten wegbermen, maar wegen omzoomd met welig tierend 'onkruid'. Niet langer strakke steile oevers van vijvers, sloten en waterwegen, maar afwisselende oevers, oplopend onder natuurlijk talud. Ook wordt rekening gehouden met oude waterlopen en oneffenheden in het landschap. Dit niet alleen om de daar bestaande biotopen te handhaven, maar ook om minder grondverzet en drainage in het kader van het bouwrijp maken te hoeven plegen. Sommige mensen hebben moeite met het rommelige, minder gecultiveerde uiterlijk dat ontstaat. Voor ontwerpers en technici een uitdaging, om niet alleen het groen, maar het gehele betrokken gebied op een aantrekkelijke wijze in harmonie met elkaar te brengen.

Benutting van de ruimte

Vorderingen in de tunnel(boor)technologie maken de ontwikkeling van een ondergrondse infrastructuur steeds interessanter. Een goed voorbeeld, waarbij de verschillende voor- en nadelen uitvoerig aan de orde zijn gekomen, vormt de discussie over de vormgeving van de Betuwe-lijn. In steden met een metro ontstaan ondergrondse winkels en horeca-gelegenheden, met openingstijden die zijn aangepast op de spitsuren van het openbaar vervoer. Het is niet moeilijk om een veelheid aan functies te bedenken, die tamelijk probleemloos onder de grond 'ondergebracht' zouden kunnen worden: theaters, supermarkten, parkeergelegenheid, opslagruimte etc. Bij het aanleggen van ondergrondse netwerken van kabels, leidingen, riolering en infrastructuur, kan door een betere onderlinge afstemming veel energie en ruimte worden bespaard.

HET GEBOUW

Ontwerp

Bij het ontwerpen van een gebouw worden de kwaliteiten op het gebied van duurzaamheid en flexibiliteit al grotendeels bepaald. Dit begint al met de keuze van de oriëntatie van een gebouw. Wat is de zonnzijde en in welke ruimten is de meest behaaglijke temperatuur gewenst? Met het oog op (toekomstig) gebruik van zonne-energie is het gunstig om het dakvlak aan de zonnzijde hellend te laten zijn. Hoe groter dit hellende vlak, des te meer ruimte voor zonnepanelen. Maar ook creatief gebruik van glaspuien aan de zonnzijde leidt tot een direct gebruik van zonnestralen voor een aangenaam en energie-zuinig binnenklimaat.

Duurzaamheid en hergebruik

Bij het ontwerp wordt ook de keuze van toe te passen materialen grotendeels bepaald. Bij deze materiaalkeuze is het van belang om de aanslag, die door de toepassing van het materiaal op het milieu wordt gepleegd, zo laag mogelijk te houden. Daartoe wordt de hele levenscyclus van het toe te passen produkt, van de winning van de gebruikte grondstof tot en met de mate van herbruikbaarheid en natuurlijke afbreekbaarheid in beeld gebracht. Als grondstof, die nu nog met energie op basis van fossiele brandstoffen wordt gewonnen, in de toekomst op basis van bijvoorbeeld windenergie wordt gewonnen, wordt het toegepaste produkt 'schoner'. Ook is de herbruikbaarheid van een produkt sterk afhankelijk van technische ontwikkelingen in de toekomst. In dat kader kan bijvoorbeeld gediscussieerd worden over de duurzaamheid van kunststof kozijnen ten opzichte van vurehouten kozijnen. Er kan onderscheid worden gemaakt in twee vormen van hergebruik.

In het eerste geval kan het eindprodukt in zijn geheel worden hergebruikt. Dit wordt nagestreefd door demontabel te bouwen. Veel dakpannen zouden nu bij sloop moeiteloos gedemonteerd en hergebruikt kunnen worden. Toch gebeurt dat in veel gevallen nog niet. Hetzelfde geldt voor grote hoeveelheden sloophout, deuren en kozijnen. Demontabel bouwen is nog té weinig een uitdaging voor ontwerpers, constructeurs en fabrikanten. Te veel wordt gebaseerd op de toepassing van klassieke produkten. Het moet technisch mogelijk zijn om lego-achtige bouwsystemen te maken, die alle ruimte laten voor creativiteit en een grote flexibiliteit bieden.

In het tweede geval is het eindprodukt niet meer bruikbaar, maar de grondstof waaruit het bestaat wél. In dat geval wordt de grondstof hergebruikt voor een ander produkt. Zo kan bouwpuin worden gebruikt als materiaal voor grondversteving en terreinophoging. Indien dat gebeurt op dezelfde locatie als de sloop, dan spaart dit bovendien een flinke hoeveelheid grondverzet uit. Hetzelfde bouwpuin kan ook worden verwerkt in het beton van funderingspalen. Een probleem dat bij beide toepassingen dreigt is de uitspoeling van vervuilende stoffen door het grondwater. Circa tweederde (zowel in grootte als in gewicht) van het huidige bouw- en sloopafval bestaat

uit beton- en metselwerkpuin. Een strenge toepassing van de normen kan er toe leiden, dat hergebruik niet mogelijk is, en het materiaal nutteloos op een stortplaats wordt opgeslagen (waar die stoffen er op den duur ook uitspoelen). Enkele belangrijke knelpunten in het kader van hergebruik zijn de lage storttarieven, concurrerend aanbod van andere secundaire grondstoffen en een te lage verwerkingscapaciteit.

In 1994 zijn circa 84.000 woningen gebouwd, die in totaal circa 850.000 ton aan bouwafval met zich meebrachten. De komende jaren zullen er circa 80.000 woningen per jaar worden bijgebouwd. Door meer geprefabriceerde elementen in de bouw toe te passen (bij voorkeur ook nog demontabel) kan de hoeveelheid afval op het bouwterrein aanmerkelijk worden verminderd. Zo kunnen bijvoorbeeld binnenmuren, compleet met kozijnen en glas, in de fabriek worden gebouwd en vervolgens in zijn geheel naar de bouwplaats worden vervoerd. Ook het hergebruik van bouw materiaal in de fabriek wordt hierdoor bevorderd. Momenteel wordt de 'milieugebruiksruimte' van een produkt mede bepaald door de energie die nodig is om het te produceren. Als dit produkt in de toekomst gemaakt wordt met 'schone' energie, dan is de daaraan verbonden milieulast lager.

Flexibel bouwen

Werden gebouwen enkele decennia geleden nog gebouwd 'voor het leven', tegenwoordig zijn gebouwen van dertig jaar al 'oud' en voldoen niet meer aan de functionele eisen die er door de gebruikers aan worden gesteld. Bij het ontwerp kan al rekening worden gehouden met ontwikkelingen die het gebouw op grond van zijn gebruiksfunctie op de langere termijn te wachten staan. Op basis van de verwachte ontwikkelingen kan een flexibiliteit in het gebouw worden aangebracht die in sterke mate rekening houdt met die ontwikkeling. Zo kan vooraf rekening worden gehouden met waarschijnlijk te realiseren uitbreidingen in de toekomst, bijvoorbeeld door bij de dimensionering van de draagconstructie van het gebouw rekening te houden met een later te bouwen extra verdieping.

Knelpunten

Duurzaamheid en flexibiliteit gaan hand in hand. Een grotere flexibiliteit betekent een hogere levensverwachting voor het gebouw en de daarin toegepaste produkten. Binnen de bouw wereld valt nog veel te doen om te komen tot een verbetering op de hierboven beschreven aspecten. De volgende drempels dienen overwonnen te worden:

- bij opdrachten die worden gefinancierd uit een jaarlijkse begroting is het uitkomen binnen de begroting van dat jaar belangrijker dan mogelijke winst op de langere termijn;
- projecten worden uitgevoerd op basis van een taakstellend budget voor de bouwkosten; om het nadenken over duurzaamheid en flexibiliteit te stimuleren zou een taakstellend budget over de levensduur van het gebouw aan gegeven moeten worden;
- bij de beschouwing van de levensduur van het gebouw dienen dan ook de exploitatiekosten te worden betrokken.

De bovenstaande aspecten vragen om een omslag in het denken van alle bij de bouw betrokken partijen. Uiteindelijk zou men bij de afweging van de investering in een gebouw dezelfde aspecten moeten meenemen die men nu al volkomen normaal vindt bij de aanschaf van een auto. Daarbij kijkt men wel heel bewust naar uiterlijk en aanschafkosten, maar zeker ook naar comfort, energieverbruik, milieubelasting en restwaarde. Wil men over nieuwbouw op een vergelijkbare wijze tot een beslissing komen, dan vraagt dat om een MER-achtige studie van verschillende alternatieven. Zowel opdrachtgevers als ontwerpende en uitvoerende partijen hebben een stimulans nodig om te komen tot een dergelijke denkwijze en aanpak. In de huidige situatie is die stimulans er nog onvoldoende.

GEBOUWGEBONDEN PROCESSEN

In een gebouw worden onder het genot van een behaaglijk klimaat produkten (o.a. voedsel) geconsumeerd en omgezet in afval. Energie, water en andere 'grondstoffen' worden omgezet in warmte, licht, droge en natte afvalstromen. Duurzame verbeteringen zijn mogelijk en worden ook al toegepast bij het scheiden van afvalwater en regenwater of het infiltreren van het regenwater in de bodem. Het scheiden van afval is een ander voorbeeld, al zijn grotere bijdragen door de verpakkingindustrie te realiseren. Met betrekking tot energie liggen er werkelijk drastische veranderingen in het verschiet, met grote gevolgen voor het ontwerp.

Energie

Binnen een gebouw is energie nodig voor het instandhouden van het gewenste klimaat, voor het geven van verlichting en voor het laten werken van een grote verscheidenheid aan huishoudelijke apparatuur. Veel van die energie is opgewekt door verbranding van kolen, gas of andere fossiele brandstoffen. De fossiele energiebronnen van deze aarde zijn eindig. Volgens een somber scenario zouden de fossiele energiebronnen van enige omvang over vijftig jaar zijn uitgeput. Het komt niet op een paar jaren aan, de essentie is dat de toekomst niet kan bouwen op fossiele brandstof. Daarom worden verschillende duurzame technieken ontwikkeld.

Zonne-energie wordt gebouwen binnengehaald via zonne-boilers, zonneverwarming en omzetting van zonne-energie in elektriciteit of waterstof. Veel is technisch reeds mogelijk. Sinds 1975 is de photovoltaïsche cel in prijs gedaald van \$ 70 naar \$ 5 per geïnstalleerde watt. Dit is echter nog steeds (of slechts ?) een factor 8 duurder dan het gebruik van fossiele brandstof. Daardoor wordt de techniek tot nog toe voornamelijk toegepast in experimenteel kader, of op plaatsen die slecht te bereiken zijn (satellieten, waterpompen in weilanden, lichtboeien e.d.). Op termijn zal zonne-energie voordeliger zijn dan energie uit fossiele brandstof. Mogelijk worden dan photovoltaïsche cellen toegepast in plaats van dakpannen.

Een andere vorm van duurzame energie is windenergie. Momenteel staat de zwaarste windturbine van Nederland bij Medemblik. Deze produceert met een vermogen van 1 MW (ongeveer 2.300.000 kWh per jaar) voldoende voor circa 870 huishoudens. Bij de plaatsing van windturbines vormen met name de geluidshinder, de schaduwhinder en de mogelijk verstorende werking op natuurgebieden belangrijke aandachtspunten. Vanwege de schaarse ruimte in Nederland wordt de mogelijkheid van plaatsing op zee onderzocht. Vanwege de in dat geval benodigde betrouwbaarheid en degelijkheid is plaatsing op zee momenteel nog niet rendabel. Het lijkt mogelijk om in het midden van de volgende eeuw volledig te voorzien in de Nederlandse energiebehoefte door gebruik te maken van zonne-energie en windenergie.

CONCLUSIE

In de vorige paragrafen zijn diverse problemen aangegeven en veel oplossingsrichtingen genoemd. In alle gevallen is de 'mens' een doorslaggevende factor. Verbetering van de duurzaamheid van de samenleving vraagt om gedegen kennis om de huidige en toekomstige kansen te benutten. Daarbij gaat het enerzijds om het toepassen van kennis voor het ontwikkelen van 'nieuwe' dingen, en anderzijds om met kennis van goede toepassingen de massa's te motiveren en daardoor te mobiliseren. De beslissing om bijvoorbeeld de 'Brent-Spar' niet in zee te dumpen, ligt niet aan een sluitend wetenschappelijk betoog, maar aan een gemotiveerd protest van een massa mensen. Als de motivatie zich verspreidt, verspreidt de kennis zich ook. Door massale toepassing van technieken zullen zowel de ontwikkelingskosten als de produktiekosten sneller een acceptabel niveau bereiken. Motivatie, kennis en ontwikkelingsmogelijkheden vormen een belangrijke voeding voor de broodnodige creativiteit.

MUZIEK IN DE VERSTEDELIJKING DUURZAAM BOUWEN MET INFORMATIE- TECHNOLOGIE

BOUDIJN UYTHOF

DOMOTICA PLATFORM NEDERLAND INVENIT

Elektronische informatie-uitwisseling heeft een groeiende rol in de verstedelijking.

Informatietechnologie en Telecommunicatie bieden een perspectief aan de Nederlandse woningbouw in het kader van een 'duurzame gebundelde verstedelijking'. In de netwerken van personen, goederen en energie wordt de informatie steeds belangrijker en vervangt het deels de fysieke stromen. Aangetoond wordt dat een flexibele en zelfs melodieuze bijdrage aan de duurzame verstedelijking mogelijk wordt door een vierde ecologische transformatie: het primaat van de informatie in duurzame ontwikkeling.

Welke rol spelen informatietechnologie en de digitalisering van tekst, beeld en geluid hierin? Kan het muziek brengen in de verstedelijking?

In de praktijk gaat duurzaamheid over standaardisatie en uniformiteit. Is dit alles wat is overgebleven van de 'duurzame ontwikkeling' omschreven als 'proces van verandering' door de commissie Brundtlandt (1987)? Wat voor gevolgen heeft een uniforme en gestandaardiseerde duurzaamheid voor de noodzakelijke diversiteit en flexibiliteit in de verstedelijking? Biedt informatietechnologie hier een uitweg?

De vraag is of de metafoor 'duurzaam' wel een deugdzaam en duurzaam integratiekader biedt voor de verdere ontwikkeling van de verstedelijking. Zonder meer waarschijnlijk is dat niet. Het hangt af van de praktische en theoretische uitwerking van het begrip. Daarbij zal rekening moeten worden gehouden met de essentiële kenmerken van steden, zoals tolerantie, diversiteit en flexibiliteit. Het negeren van de historische gegroeide en steeds gecompliceerdere samenhang tussen bewoner en woonomgeving, kan leiden tot een eenzijdige, conserverende stereotiep: duurzaamheid. Een romantisch en eventueel conservatief ideaal, alsof wijken en steden weer homogeen worden en er niets

meer zal veranderen. Dit gevaar wordt onderstreept door de geringe historische scherpte-diepte van het huidige begrip duurzaam bouwen (circa 6 jaar) en het nog ontbreken van een lange termijnperspectief. Steden gaan al wat langer mee (circa 6000 jaar). Voor het ontsnappen uit deze beklemming is een lange termijnperspectief nodig naar het verleden en naar de toekomst. Daarbij staat centraal: de verstedelijking als resultaat van een aantal ecologische transformaties.

VERSTEDELIJKING ALS ECOLOGISCHE TRANSFORMATIE

Steden konden ontstaan na twee, door mensen veroorzaakte ecologische transformaties.

Als eerste de domesticatie van het vuur (beheersing van energie!) en als tweede de opkomst van de agrarische samenleving (Goudsblom, p. 23). Met de productie en opslag van een overschot aan voedsel boden landbouw en veeteelt en de uitwisseling van goederen, de mogelijkheid tot permanente nederzettingen en complexere sociale organisaties. Tevens deed de technologie zijn intrede (smeden, pottenbakkers, etc.). De variatie in werk, ontspanning en sociale contacten nam toe. Markten, festivals en parades op publieke plaatsen vormden daarvan een onderdeel. De stadsplanning ontstond (Plato, Vitruvius) als kunst en kunde in het verbinden van open ruimtes en gebouwen door netwerken van mensen, goederen, water, energie en informatie.

De derde ecologische transformatie betreft de industriële revolutie. Fabrieken en goedkope arbeiderswoningen vergrootten in de 19e eeuw de steden aanzienlijk. Heden ten dage leeft in Europa en de Verenigde Staten circa 75% van de bevolking in verstedelijkte gebieden. Als onderdeel van deze industriële revolutie had de introductie van publieke netwerken voor de leverantie van gas, elektriciteit en de aan- en afvoer van water belangrijke technische en sociale gevolgen. Later volgt in het kader van deze transformatie de uitbreiding van de netwerken voor het vervoer van mensen en goederen met de komst van de auto en het vliegtuig, na de paardetram en de trein. De voortdurend veranderende relatie tussen woning en woonomgeving vereiste een andere indeling van gebouwen, open ruimten en netwerken, waaronder de informatie-uitwisseling. De gevolgen van de derde ecologische transformatie ondervinden we nog dagelijks. De vierde is inmiddels begonnen.

Een vierde ecologische transformatie startte rond 1900 met betrekking tot communicatie en de verspreiding van de telegraaf, telefoon, radio en tv. Tot die tijd was de krant het enige volwassen medium (Milestones in Mass Communication Research, p. 43). Elektronische informatienetwerken ontstonden. In de tweede helft van deze eeuw wordt de digitale 'intelligentie' hieraan toegevoegd. Data, beeld en geluid worden gedigitaliseerd en zijn daardoor geschikt voor een geïntegreerde programmering en techniek. De miniaturisering en industriële productie maakt het bovendien betaalbaar. De computer, antwoordapparatuur, fax, video, modem volgen in snel tempo. Reeds 35% van de woningen in Nederland heeft heden ten dage een computer, met een jaarlijkse groei van meer dan 20% met voornamelijk multimediale machines. Het elektronische netwerk in de woning ontstaat (de zogenaamde homebus of Domotica toepassingen) verbonden door de elektronische snelweg (energie-, telefoon-, televisiekabels en radiofrequenties).

Deze ecologische transformaties overlappen elkaar. Zo zijn sommige natuurkundigen nog steeds bezig met het spelen met vuur en de eerste ecologische transformatie. Temperaturen van honderd miljoen graden en meer worden bereikt. In woningen vervangt de magnetron het vuur. De beheersing van energie wordt een belangrijk onderdeel van duurzaam bouwen. Informatie speelt daarin een belangrijke rol. Hoe nieuw de elektronische communicatie daarin ook is, communicatie als onderdeel van de menselijke beschaving is geen nieuw onderwerp. Wel treedt mede door de elektronica een versnelling op in de tijd. Dit blijkt duidelijk uit een figuur ontleend aan een presentatie over 'Digital culture' op het World Wide Video Festival.

**COMMUNICATION
TECHNOLOGICAL OR CULTURAL REVOLUTIONS?**

Language	40000
Alphabet	3000
Printing	1450
Newspapers	1600
Magazines	1700
Telephone	1875
Film	1900
Radio	1925
Television	1950
Computer	1975
Multimedia	1995

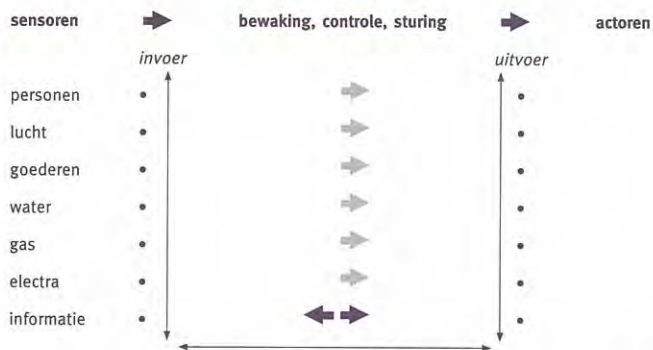
BRON: B. UYTHOF 1995

De elektronische variant maakt communicatie onafhankelijk van tijd en ook van locatie. Het heeft daardoor grote ecologische invloed. Het verandert de netwerken van mensen, goederen en energie. Dit heeft gevolgen voor gebouwen en open ruimten, voor het produceren en consumeren, voor bewegingen en rustpunten van mensen en voor de stromen van goederen, energie, water en informatie. Nieuwe beheersvormen en duurzame oplossingen liggen in het verschiet door de toepassing van informatie technologie in intelligente netwerken, gebouwen en woningen.

DOMOTICA EN INTELLIGENTE VERSTEDELIJKING

Domotica omvat alle apparaten en infrastructuur in en rond woningen, die elektronische informatie benutten voor het meten, programmeren en sturen van functies voor bewoners of verleners van diensten aan huis (definitie INVENIT). Dit kan op talrijke terreinen worden gebruikt, zoals veiligheid, alarmering, energiebesparing, comfort, gebouwbeheer, communicatie, entertainment, etc.. Het betreft verschillende stromen of netwerken, die ook voor de verstedelijking cruciaal zijn. Schetsmatig kan dit als volgt worden weergegeven.

INTELLIGENT WONEN



De ontwikkeling van digitale informatie uitwisseling maakt het mogelijk om in- en output van diverse stromen in de woning geïntegreerd te meten, te programmeren en te sturen, zowel op afstand als in de tijd.

BRON: B. UYTHOF 1995

Los van tijd en locatie kan er tussen alle sensoren en actoren, die te maken hebben met de verschillende 'stromen' in huis tweezijdig 'interactief' worden gecommuniceerd. Ventilatie, luchtkwaliteit, verwarming, licht worden onder meer geregeld, naast de detectie van rook, brand en de aanwezigheid van mensen. Talrijke nieuwe sensoren worden ontwikkeld. Het wordt mogelijk om de grote verscheidenheid van functies in de woning met intelligente programma's elektronisch af te stemmen op de individuele woonwensen en het gedrag van mensen, waaronder het gebruik van energie. De beheersing van de woning en woonomgeving neemt toe. Baas in eigen huis, met diverse mogelijkheden voor communicatie met de buitenwereld.

Ook op de netwerken buiten de woning is deze ontwikkeling van toepassing. Informatie wordt steeds meer gebruikt als beheersingsinstrument. Het meten met sensoren verschaft de informatie waarmee ook energie- en transportstromen flexibel worden gestuurd en gereguleerd. Informatie vervangt zelfs ten dele de fysieke stromen, waarbij de toegevoegde waarde steeds meer aan de informatiestromen wordt ontleend en steeds minder aan de fysieke stroom (bijv. telebankieren en telemetrie). De toepassing hiervan staat pas in de kinderschoenen. Het levert potentieel ook een grondslag voor een intelligente en melodieuze verstedelijking.

MUZIEK IN DE VERSTEDELIJKING

Muziek heeft zowel een melodische als een harmonische structuur, waarbij de melodie een reeks van klanken in de tijd is en de harmonie een groep van gelijktijdige klanken (Cherry, p. 110). Analooq daaraan kan de verstedelijking worden gezien als een combinatie van gelijktijdige diversiteit (harmonie) en flexibiliteit in de tijd (melodie). Variatie in de verstedelijking, zowel op één moment (diversiteit) als variatie in de tijd (flexibiliteit). Dit laatste krijgt nog steeds minder aandacht dan de (harmonische) combinatie van de diverse onderdelen tijdens het ontwerpen. Het gebouw of de woning wordt veelal nog steeds louter en alleen ontworpen voor de opdrachtgever van dat moment en niet voor het (her)gebruik en de sloop door toekomstige generaties. Pleidooien voor een leefbare verstedelijking door gebouwen van verschillende functies (gelijktijdige variatie) en van verschillende leeftijden (variatie in de tijd) naast elkaar te plaatsen, zijn reeds eerder gevoerd (Jane Jacobs p. 187). Een volgende stap is het voortdurend kunnen aanpassen van woningen en gebouwen aan de wensen van huidige en toekomstige generaties. Duurzaamheid als permanent proces van verandering.

De introductie van duurzame ontwikkeling vertegenwoordigt een kanteling in de aandacht voor diversiteit naar flexibiliteit als proces van verandering in de tijd. Deze combinatie van harmonie en melodie maakt het mogelijk om een partituur voor de verstedelijking te schrijven. Wat heeft deze partituur in petto vanuit het gezichtspunt van de vierde ecologische transformatie?

VARIATIE EN DIVERSITEIT

Lastigste opgaven voor een stedenbouwkundige zijn het zicht houden op de talloze variabelen die een rol spelen en de keuze van prioriteiten die de afstemming hiertussen bepalen. Bovendien moet hierbij nog rekening worden gehouden met huidige trends en toekomstige scenario's. Een hanteerbare beschrijving hiervan, met praktisch nut is een moeilijk karwei. Het gebruik van polaire tegenstellingen of een binaire beschrijving van de verstedelijking kan daarbij nuttig zijn. Bijvoorbeeld een beschrijving van een scenario voor het jaar 2025 aan de hand van de kenmerken: publiek-privaat, gebouw-ruimte, produceren-consumeren, centraal-decentraal, divers-uniform, flexibel-vast, nationaal-regionaal, frequentie-sequentie, betaald-onbetaald(werk), goederen-diensten, bewegen-rusten, partieel-integraal, collectief-individueel, etc. Deze rij van mogelijke kenmerken voor de verstedelijking valt nog gemakkelijk aan te vullen. Indien een beperking wordt aangebracht tot twaalf kenmerken, dan ontstaat er al een geweldige

variatie. Het is op dat moment al mogelijk om 4096 variaties te onderscheiden (2 tot de 12e macht). Twee kenmerken erbij brengt het aantal variaties reeds op 16384. Menselijk gesproken is zelfs voor een ontwerper een twaalfdimensionele ruimte niet voorstelbaar. Bovendien zijn niet alle variaties even relevant. In een digitale cultuur mag echter worden verwacht dat men steeds meer gebruik maakt van deze talloze variaties en prioriteiten weet te stellen. Juist deze binaire kenmerken kunnen door informatietechnologie gemakkelijk worden gehanteerd. Keuzen kunnen transparant worden gemaakt. Karakteristiek voor de vierde ecologische revolutie is juist deze toenemende beheersing van de informatie.

Praktisch betekent dit bijvoorbeeld dat door de toepassing van de informatietechnologie bij het ontwerpen, de eigenschappen van materialen beter worden benut en nieuwe vormen kunnen worden toegepast (golven, ovalen, etc.). Er kan meer berekend en toegepast worden dan alleen horizontalen, verticalen, een uniform grid of een monotone zonering. Ruimten kunnen zichtbaar worden gemaakt en uitgetoetst (virtual reality). De individuele expressie van de bewoner beperkt zich niet meer tot het schilderij en het behang. Door toepassing van elektrochrome coatings, die elektrisch gestuurd van kleur kunnen veranderen, kan ook de buitenkant van het huis een onderdeel van de eigen expressie worden. Bijvoorbeeld door de kleur te koppelen aan informatie over het humeur van de bewoner of een rood banksaldo. Ramen worden spraakgestuurd ondoorzichtig als de bewoner 'privacy' roept. Talloze onzinnige en zinnige mogelijkheden die vragen om een duidelijke keuze. De partituur van de verstedelijking wordt verrijkt met een veranderbare diversiteit, waardoor de duurzaamheid ook voor de toekomstige generaties toeneemt.

VARIATIE EN FLEXIBILITEIT

De toenemende intelligentie van de (communicatieve, elektronische) techniek en de mondiale productie en distributie maken het mogelijk om netwerken van energie, goederen en informatie met grote precisie te sturen, in de tijd te variëren en vergaand tegemoet te komen aan individuele wensen. Ook van toekomstige generaties.

Hierbij doet zich de ogenschijnlijke paradox voor dat enerzijds op mondiaal niveau (door kosten van research, verkorting lifecycle etc.) de producten steeds meer worden gestandaardiseerd en door Informatietechnologie toepassingen een 'global integration of manufacturing processes' mogelijk worden (ESPRIT programma: logistics in the virtual enterprise). Anderzijds is op individueel niveau sprake van een grotere diversiteit (bijv. in Born worden op een gestandaardiseerde grondplaat twee geheel verschillende merken auto's gemaakt).

Ook bij de woningbouw en de ruimtelijke ordening moet opnieuw de vraag worden gesteld wat er moet worden gestandaardiseerd of geordend en wat juist niet. In die optiek zou een woning steeds meer gaan bestaan uit een casco met een bodemprijs, waaraan later in overleg met de bewoner, functionaliteiten en techniek in de vorm van een keuken, badkamer, comfort, veiligheid, alarmering en andere functionaliteiten en prijskaartjes worden toegevoegd. Met name omdat de installatietechnieken in combinatie met informatietechnologie oplossingen een groot deel van de functionaliteit van woningen en gebouwen bepalen.

Ruimtelijk zouden in één keer alle kabels en leidingen de grond in moeten, eindigend in een doosje met alle stekkers voor de invoer van water, warmte (gas), elektriciteit, multimedia en wellicht aangevuld met de afvoer. Deze nieuwe verdeling over de niveaus van wat vast en wat flexibel is, wat geordend en wat vrije keuze is, vormt een voorwaarde voor een verdere flexibilisering en innovatie op het gebied van wonen, werken en ruimtelijk ordenen. Dit geldt ook voor andere netwerken in de verstedelijking, zoals de distributie van energie, goederen en informatie.

ACTIEVE ENERGIEDISTRIBUTIE

Gestreefd wordt naar een substantieel lager gebruik van fossiele energie. De gasvoorraad zal wellicht zijn einde bereiken over veertig of vijftig jaar. De vraag is of het gasnet richting woningen niet obsoleet wordt. Distributie van warmte(stadsverwarming) kan hierin voorzien. Duurzame oplossingen (bijv. zonne-energie, import schone energie, nucleaire oplossingen) liggen technisch binnen bereik, maar zijn financieel of maatschappelijk grootschalig nog niet haalbaar.

Ook hier wordt de informatiestroom steeds belangrijker. Door telemeting en variaties in de tariefstelling komt het op afstand in- en uitschakelen van apparaten in huis binnen bereik. Door de beheersing van pieken in de opwekking van elektriciteit worden kosten bespaard (energiemanagement). Voorwaarde is dat alle apparaten een eigen chip en adres hebben met een onderlinge verbinding door een 'homebus'. Dit geldt niet alleen voor nieuwbouw maar ook voor de bestaande woningvoorraad.

De netwerken in de verstedelijking van warmte(stadsverwarming), elektriciteit en informatie (beeld, spraak, geluid en data) vullen elkaar aan en worden op afstand continu gestuurd, mede afhankelijk van de tijdelijke behoeften van individuen en specifieke ruimten. De beheersing van de informatie wordt gekoppeld aan vernieuwingen in de (regel)techniek. De energienetten in de verstedelijking zullen hieraan moeten worden aangepast. De eerste experimenten op dit terrein zijn begonnen. Voor de energiebedrijven wordt de beheersing van de informatie op termijn belangrijker dan het fysiek distribueren van (decentrale) energie.

VAN GOEDEREN NAAR INFORMATIEDISTRIBUTIE

Ten opzichte van de fysieke distributie van goederen wordt de stroom van informatie over deze goederen steeds belangrijker. Dit geldt bijvoorbeeld voor kruideniers die door klantenpassen precieze marketing informatie hebben, waarmee strategische voordelen behaald kunnen worden. Tussenschakels in de distributie vervallen hierdoor (bijv. groothandel) en distributiecentra bedienen nu de gehele Benelux of Europa. Callcentra's worden onafhankelijk van de locatie en gevestigd op plaatsen waar het personeel het beste kan worden geworven. De goederen- en de informatiestroom groeien uit elkaar. Dit heeft gevolgen, ook voor structuurveranderingen in de economie en de verstedelijking.

Twee vormen van distributie, namelijk het halen van de goederen (winkelen) en het laten brengen (teleshoppen) zullen naast elkaar blijven bestaan. Overwegingen van efficiëntie, vermaak, sociale contacten, fysieke mobiliteit en prijs bepalen van welke vorm men gebruik maakt. Ruimtelijk moeten beide vormen mogelijk zijn. Dit vereist in ruimte en tijd een fijnmazige en 'just in time' distributie tot op het niveau van de woning (met de auto bereikbaar voor een dagelijks logistiek transport, met grote post- en goederenboxen aan huis met versleutelde toegang en eventueel buizenpost).

Soms worden de goederen geheel vervangen door informatie. Dit geldt bijvoorbeeld voor de ontwikkeling van het geld over de laatste driehonderd jaar. Nadat eerst goederen tegen goederen werden geruild en later goederen tegen munten met een intrinsieke waarde, ontstonden in de zeventiende eeuw de promessen, later het girale geld en vandaag de chipknip. De bank is voornamelijk een informatiefabriek geworden. Dit zijn lange termijn ontwikkelingen in de scheiding tussen informatie en fysieke goederen, waarop het zicht wordt verloren, als de historische context niet tevens in ogenschouw wordt genomen.

Het primaat van de informatie in de vierde ecologische transformatie boven de fysieke distributie zal op termijn bijvoorbeeld ook gelden voor kranten en boeken. Als fysieke interface voor mensen zullen deze naast het beeldscherm ongetwijfeld blijven bestaan, maar vaak decentraal worden geproduceerd. Namelijk thuis naar eigen inzichten op de eigen printer (tevens fax en kopieerapparaat). Daarvoor is er een werkplek in het huis, naast aansluitin-

gen in alle kamers voor communicatie, entertainment en transacties. Het transport van de (multimediale) informatie geschiedt elektronisch over de snelweg. De kabels, kabelgoten, radiofrequenties, schakelstations moeten dit aan kunnen.

INNOVATIES IN INFORMATIEDISTRIBUTIE

Het belang van de informatiebeheersing in de komende vijftig jaar zal een grote claim leggen op het bestuurlijke vermogen om hierop in te spelen. Pogingen tot monopolievorming zullen aan de orde van de dag zijn, bijvoorbeeld in de vorm van databanken (Elsevier, Nexi-Lexis), het gebruik van beeldmateriaal (Kodak en Microsoft), besturingssystemen en communicatienetwerken (Microsoft, IBM), chips (Intel en Motorola) en entertainment (KNVB, Endemol), etc. Pogingen tot vrije toegankelijkheid (Internet) worden op termijn mogelijk ondergraven door commerciële belangen.

Bij de distributie van de informatie en de benodigde infrastructuur spelen deze belangen een doorslaggevende rol. Daarbij mag verwacht worden dat de kosten van de transmissie (kabel of radiofrequentie) in de totale kosten van de informatie-uitwisseling (of entertainment) steeds geringer zullen worden. Digitalisering, asynchrone transfer modes en miniaturisering spelen hierop in, naast de introductie van optische transmissies. Publiek blijft alleen de kabelgoot, waarin bij wijze van spreken iedereen tegen vergoeding een kabel mag leggen, of ruimte kan huren op andermans kabel. In een aantal buitenlandse steden zijn hiervoor al oplossingen gevonden. In Nederland nog niet. De innovatieve regeling van bestaande rechten en aansprakelijkheden is hiervoor een vereiste. Innoveren is tenslotte deels niets anders dan bestaande (machts)verhoudingen in de vorm van wetten, regelingen, tarieven, etc. opnieuw definiëren. Het vereist een nieuwe definitie van publieke en private domeinen en het eventuele partnership daartussen.

De toename van de hoeveelheid informatie vraagt om nieuwe vormen van beheersing. Dit omvat technische oplossingen, zoals 'software agents' die automatisch een hoeveelheid informatie afhandelen, conform van te voren opgegeven prioriteiten of in de praktijk aangeleerde prioriteiten en gewoonten van de gebruiker. Het omvat ook culturele oplossingen, zoals trainingen in het omgaan met de beschikbaarheid van bijvoorbeeld vijftig televisiekanalen en het waarderen van betrouwbaarheid en realiteitsgehalte.

Veranderingen in de energie-, goederen- en informatiedistributie (ook draadloos) leiden ook (op korte termijn!) tot nieuwe concepten voor bedrijven, kantoren, universiteiten en ziekenhuizen en een nieuwe verdeling van werk over de woning, publieke plaatsen (wijk, airport, etc.) en het kantoor. Business-reengineering en herziening van de 'workflow' draagt hiertoe bij (in de westerse wereld is 75% van de banen kantoorwerk, waarvan 30% dubbel werk wordt gedaan). Een aanzienlijke verschuiving van de arbeidsplaatsen en mobiliteit vloeit hieruit voort. Telewerken thuis en ook tijdens het transport bijv. in de trein, vormt hiervan een onderdeel. In de verstedelijking zal dit zijn weerslag vinden.

SAMENVATTING

In het voorgaande zijn in grote lijnen enkele gevolgen geschetst van vier ecologische transformaties voor de verstedelijking. De vierde ecologische transformatie, namelijk het primaat van de informatie boven de fysieke distributie van energie, goederen en mensen, krijgt in de komende jaren gestalte. Het maakt een verfijning, individualisering, diversiteit en flexibiliteit mogelijk op een schaal en in een tempo, dat voorheen niet voor mogelijk werd gehouden.

Gebouwen, openbare ruimten en de netwerken daartussen van mensen, energie, goederen en informatie kunnen flexibel worden aangepast aan deze ontwikkelingen en de behoeften van de huidige en de toekomst.

stige generaties, als onderdeel van duurzame ontwikkeling. Een proces van verandering dat door uniformiteit, standaardisatie en suboptimalisatie op een te gedetailleerd niveau kan worden geblokkeerd. Verstedelijking omvat talrijke deelterreinen met evenzovele mogelijkheden en gevaren voor deze (sub)optimalisatie. Een integrale aanpak en optimalisatie in een breder kader zoals verstedelijking, is een vereiste. De combinatie van de historische context en de toekomstige ontwikkelingen is daarbij onmisbaar om ontwikkelingen op korte en lange termijn te kunnen onderscheiden en waarderen. Duurzaam bouwen vereist een perspectief op langere termijn, teneinde mogelijke barrières in de duurzame ontwikkeling te voorkomen. Aldus kan een partituur voor de verstedelijking worden geschreven, waarin diversiteit, flexibiliteit en duurzaamheid hand in hand gaan door toepassing van nieuwe organisatorische vormen en technieken van informatiebeheersing. Een digitale cultuur en verstedelijking ontstaan. De partituur voor muziek in de verstedelijking kan opnieuw worden geschreven.

Enkele ontwikkelingen daarin zijn:

Ontwerpen: het benutten van eigenschappen van (nieuwe) materialen, het virtueel ontwerpen en toetsen, toename gelijktijdige diversiteit en flexibiliteit in de tijd, routing van netwerken, etc.

Gebouwen: domotica netwerken en toepassingen in de woning, intelligente apparatuur met eigen elektronische adressen, 'verstekking' van de aansluitingen, optionele standaardisatie, eigen energie-opwekking, sturing tussen de diverse energiebronnen, toenemende elektronische dienstverlening, etc.

Infrastructuur: publieke kabelgoten met private (verglaasde) kabels naast draadloze oplossingen, energie- en comfort-beheersystemen op afstand, etc.

Goederen: bereikbaarheid van woningen voor 'just in time' logistieke voorzieningen, teleshoppen voor het brengen van goederen, het samengaan van entertainment en winkelen voor het halen van goederen, etc.

Energie: actieve energiebesparing door continue sturing, sturing in de decentrale opwekking, opvang energetische gevolgen van gedrag, energiedistributie wordt deels informatiedistributie op afstand (telemeting), etc.

Informatie: de groei van informatie naar communicatie (interactief), transacties en entertainment, nieuwe vormen van beheer van de informatie-overdaad.

Ook van de overheid mag sturing in deze ontwikkeling worden verwacht, naast de inbreng van andere partijen. Raadpleging via Internet van het VROM forum geeft de volgende informatie: 'Informatie op ruimtelijk orderings-gebied van VROM forum, is op dit moment in ontwikkeling. De komende tijd zal dit deel verder ingevuld worden'. De vierde ecologische transformatie is duidelijk onderweg.

BRONNEN

- CHERRY, C., COMMUNICATIE, DEVENTER, 1970.
DAVIES, D.E.N. E.A., COMMUNICATIONS AFTER AD 2000, LONDON, 1993.
BERNDT, H. E.A., ARCHITEKTUR ALS IDEOLOGIE, FRANKFURT AM MAIN, 1968.
GOUDSBLOM, J., VUUR EN BESCHAVING, AMSTERDAM, 1992.
JACOBS, J., THE DEATH AND LIFE OF GREAT AMERICAN CITIES, NEW YORK, 1961.
NEGROPONTE, N., BEING DIGITAL, LONDON, 1995.
SLA, P. E.A., VERGLAASDE STEDEN, AMSTERDAM, 1994.
LOWERY, S.A. E.A., MILESTONES IN MASS COMMUNICATION RESEARCH, NEW YORK, 1995.
ALLEN, W.A. E.A. A GLOBAL STRATEGY FOR HOUSING IN THE THIRD MILLENNIUM, LONDON, 1992.
MITCHELL, W.J., CITY OF BITS, CAMBRIDGE MASSACHUSETTS, 1995.

ALLES LEIDT TOT MOBILITEIT

ALLES LEIDT TOT MOBILITEIT

MARTIN DAMEN
RIGO RESEARCH EN ADVIES

Uit de huidige ruimtelijke ordeningspraktijk blijkt dat ontwerpers van verkeer- en vervoerssystemen enerzijds en stedenbouwers anderzijds in van elkaar gescheiden werelden leven. Als gevolg hiervan werken beide disciplines langs elkaar heen, en duurt het te lang voordat inzicht wordt verkregen in elkaars beweegredenen en ideeën. En dat is jammer, want om een stedenbouwkundig programma van eisen te versterken, is het noodzakelijk dat de stedenbouwer al vroeg in het ontwerpproces inzicht heeft in de (te verwachten) mobiliteitspatronen in, om, over, en door het plangebied. Met name het inzicht in de dagelijkse verplaatsingen is erg belangrijk, omdat de aard en oorzaken van deze verplaatsingen tot op zekere hoogte bepalend zijn voor het 'leefmilieu' van een wijk. Pas wanneer duidelijk is binnen welk type netwerk (stad, stedelijke regio, landsdeel of misschien wel continent) de verplaatsingen plaats vinden, weet een stedenbouwer of hij rekening moet houden met (het ontstaan van) een slaapstad, een megapolis, of iets daar tussen in.

In dit artikel wordt aangegeven welke maatschappelijke ontwikkelingen of trends van invloed zijn op de hedendaagse en toekomstige mobiliteit. Alles lijkt tot mobiliteit te leiden, maar de aard van die invloed staat niet altijd vast. Er wordt daarom afgesloten met enkele voorstellen voor nader onderzoek.

DE VRAAG NAAR MOBILITEIT

Het huidige beleid, zoals dat is geformuleerd in de VINEX en het SVV-II, is erop gericht om de mobiliteit terug te dringen. Om dat te realiseren worden maatregelen voorgesteld aan de aanbodkant (vervoermiddelen en infrastructuur). Voorbeelden hiervan zijn het prijsbeleid (road-pricing) of het beïnvloeden van de vervoerswijze (van individueel naar collectief). In het beleid is ook als voornemen opgenomen zoveel mogelijk te bouwen langs bestaande infrastructuur. Dit vergroot enerzijds het draagvlak voor openbaar vervoer en verkleint tegelijkertijd de noodzaak van aanleg van nieuwe infrastructuur. In het eerste geval wordt getracht de mobiliteit te beïnvloeden via het aanbod en in het andere geval wordt het huidige aanbod aangemerkt als basis voor toekomstige stedenbouw. De auto of de trein hebben echter uit zich zelf nooit de behoefte gehad om ergens heen te rijden. Het is daarom wellicht verstandiger om het beleid in ieder geval mede te baseren op de vraag naar mobiliteit.

Mobiliteit, of specifieker gezegd verplaatsing, is bijna altijd een afgeleide van een hoofdactiviteit. Deze hoofdactiviteit (werken, studeren, sporten, winkelen etcetera) kan niet worden uitgevoerd op de plaats waar men is, zodat een verplaatsing naar een plaats waar dit wel kan noodzakelijk is. Voor vakanties of

bepaalde vormen van vrijetijdsbesteding geldt vaak dat de verplaatsing op zich, en het fysiek in een andere plaats zijn minstens zo belangrijk zijn als het doel: vakantie vieren.

Van al deze activiteiten zijn de belangrijkste 'generatoren' van mobiliteit: arbeid en vrijetijdsbesteding. Veranderingen in vraag en aanbod van arbeid, en veranderingen in vrijetijdsbesteding leiden tot andere mobiliteitspatronen. Met name technologische ontwikkelingen en demografische trends (groei eenpersoonshuishoudens en tweeverdieners) leiden tot dergelijke veranderingen. Met technologische ontwikkelingen wordt bedoeld op enerzijds de ontwikkeling van transportsystemen (zoals de HST) en verkeersmanagementsystemen, en anderzijds de ontwikkelingen die telediensten mogelijk maken (zoals de opkomst van telewerken, tele-leren, telewinkelen, telebankieren en teleconferencing). Met de verschillende verplaatsingsmotieven als leidraad kan worden aangegeven wat ons de komende decennia te wachten zou kunnen staan.

A R B E I D

Productie en dienstverlening: spreiding en specialisatie

Vaststaat dat de opmars van de zakelijke dienstverlening, de gezondheidszorg en de horeca doorzet, en dat dit ten koste gaat van industrieel-, hand- en administratief werk. In plaats van 'produceerders' komt er steeds meer vraag naar hoger opgeleide 'productie-begeleiders', hetgeen tot meer kantoorbanen leidt. Van hoger opgeleiden is bekend dat zij de grootste woonwerk afstanden afleggen. Enerzijds doordat zij en hun banen relatief schaars zijn en anderzijds doordat zij het zich (financieel) kunnen veroorloven om een woning in het landelijk gebied ver(der) van het werk te bewonen. Ruimtelijke afstemming van wonen en werken ligt niet voor de hand, want keuzepatronen zijn voor deze groep niet af te dwingen. Ook een betere ruimtelijke spreiding via een toename van het aantal banen voor hoog opgeleiden leidt niet automatisch tot minder mobiliteit. Door de toenemende specialisatie blijft het vinden van een passende baan voor een hoger opgeleide waarschijnlijk net zo moeilijk als nu het geval is.

Daarnaast is er zoals gezegd een trend naar specialisatie, of anders gezegd: bedrijven richten zich steeds meer op hun core-business. Andere taken worden uitbesteed, hetgeen weer specialisatie (in dienstverlening) in de hand werkt en vooral leidt tot ruimtelijke spreiding van het productieproces (een spreiding die zich niet beperkt tot de landsgrenzen). Het is door deze spreiding en specialisatie dan ook vrijwel onmogelijk om werkgelegenheid voor iedereen te concentreren bij nieuwe woonwijken. Zeker niet bij een VINEX-locatie met 70% marktsector bedoeld voor verschillende specialisten op de arbeidsmarkt.

Taakbelasting en dienstverlening

Zowel het aandeel eenpersoonshuishoudens als het aandeel tweeverdieners in de samenleving neemt toe. Deze laatste tendens is het gevolg van de stijgende arbeidsparticipatie van vrouwen. Naast een absolute stijging van de mobiliteit, geldt bovendien voor dit soort huishoudens dat zij (huishoudelijke) taken zullen uitbesteden aan derden, zodat op deze manier de met dienstverlening samenhangende mobiliteit (denk aan de pizza-bezorger) ook zal stijgen.

Flexibilisering

Bovenstaande ontwikkelingen en consumentenwensen leiden tot een toenemende flexibilisering van arbeid en spreiding van arbeidstijd. Dit komt neer op een grotere vrijheid voor de werknemer (flexibele werkweek, telewerken etcetera) gecombineerd met bedrijfstijdverlenging. De werknemer, zelf ook consument, wil vervolgens ook flexibele winkel-openingstijden (in plaats van winkelsluitingstijden) nu hij wordt geconfronteerd met flexibele

werkweken. Een mogelijk probleem hierbij is dat tijdroosters nog niet op elkaar zijn aangepast. Nu kunnen nog meerdere motieven gelden voor een verplaatsing (bijvoorbeeld woon-werkverkeer combineren met winkelen). Als echter zowel de werktijden als de winkeltijden veranderen, is afstemming nodig om te voorkomen dat men alsnog voor een dichte deur staat. Voor de winkels is het een worst-case-scenario. Want als met iedereen rekening moeten worden gehouden, is de 24-uurs-economie voor de detailhandel een feit. Ook wordt voorbijgegaan aan de mogelijkheid dat werkenden hun werktijden aanpassen aan de openingstijden van bepaalde diensten. Een meer flexibele invulling van de arbeidstijden kan zo 'nieuwe' vrije tijd opleveren. Kortom, niet meer gedwongen vrij als er niets te doen is, maar vrij als men deze vrije tijd weet te besteden.

De flexibele indeling van werk kan ertoe leiden dat er meer dan nu (vijf keer per week op en neer voor acht uur per dag) de woonwerk afstand wordt afgelegd (bijvoorbeeld zes keer per week voor zes of zeven uur). Ook arbeidstijdverkorting, bij een gelijkblijvende hoeveelheid aangeboden arbeid, is geen oplossing om de mobiliteit terug te dringen. Als 20 personen in plaats van 40 uur in de toekomst 32 uur per week gaan werken (uitgaande van een achturige werkdag) dan zijn er idealiter vijf nieuwe mensen nodig en ontstaan er nieuwe verplaatsingen. Per saldo blijft het aantal woonwerk verplaatsingen dus gelijk. Met andere woorden: alleen als het ATV- beleid faalt (dat wil zeggen als werkgevers geen nieuwe banen creëren), is er een kans op vermindering van het aantal woonwerk-verplaatsingen.

De groei van het aantal tweeverdieners werd al aangemerkt als een oorzaak van groeiende mobiliteit. De tweeverdieners hebben het er overigens zelf ook moeilijk mee. Deze moeten zich aan elkaars flexibele tijdroosters aanpassen (en aan dat van eventueel schoolgaande kinderen). Met name bij een werkplaats- of woonplaatskeuze hebben zij het dan ook moeilijker dan een huishouden met één kostwinner. Het resultaat is vaak een compromis, mert als gevolg dat beide grotere afstanden afleggen dan wanneer zij alleen zouden zijn geweest.

Telewerken

Veel van bovenstaande ontwikkelingen kunnen worden beïnvloed door de opkomst van telewerken. Er is al geconstateerd dat het aantal kantoorbanen zal toenemen, hetgeen gunstig is voor een verdere verspreiding van telewerken. De vraag is alleen hoe bijvoorbeeld de mobiliteit wordt beïnvloed door telewerken.

Drie vormen van telewerken zijn te onderscheiden. Het thuiswerken, het 'overall'-werken (ook wel het distributed office model genoemd) en het op afstand besturen. Het telewerken past in de trend van 'Nederland als 24-uurs-samenleving'. Het flexibele werken, in deeltijd of voor meerdere werkgevers, los van het negen tot zes regime, op meerdere plekken (thuis, op kantoor of aan het strand) en 's nachts of overdag. Voor telewerken geldt in nog sterkere mate dat de beschikbare vrije tijd beter kan worden benut. Dus meer mobiliteit als gevolg van vrijetijdsbesteding en minder mobiliteit door het wegvallen van woonwerk-verkeer. Meer algemeen betekent het een zeer onvoorspelbaar mobiliteitsgedrag naar tijd en bestemming: immers, wanneer blijft de telewerker thuis, en wanneer besluit hij met de kinderen naar de Efteling te gaan? Dit geldt in nog sterkere mate voor de telewerker die de hele wereld als zijn werkplek beschouwd. Deze telewerker kan gebruik gaan maken van zogenaamde faciliteits-kantoren, kantoren in elke stad die de mogelijkheid bieden aan iedereen die dat wil om daar te werken.

Bij de teledienst 'teleconferencing' is de invloed op de mobiliteit zeer lastig te voorspellen gezien de nog matige kwaliteit die momenteel geboden wordt. Vergaderen via alleen 2D-video met geluid is vooralsnog geen alternatief voor 'normale' bijeenkomst. Het informatieverlies is te groot en de ambiguïteit van de overgebleven informatie neemt toe. Elektronische vormen van communicatie (naast de telefoon) zoals 'electronic mail' kan in ieder geval invloed gaan uit oefenen op post- en koeriersdiensten en de daarmee gepaarde mobiliteit.

De wereldburger

Het hiervoor genoemde teleconferencing zou in ieder geval het aantal internationale verplaatsingen kunnen verminderen, althans dat is het idee. Vooralsnog lijkt het er meer op dat de telecommunicatie-techniek die internationaal teleconferencing mogelijk maakt alleen maar tot gevolg heeft dat er steeds meer internationale contacten worden gelegd. Deze moeten vervolgens dan weer worden bevestigd op internationale conferenties.

De toename van het aantal conferenties is ook af te leiden uit de toenemende specialisatie en het toenemend aantal hoger opgeleiden. Het ziet er dus naar uit dat het aantal internationale verplaatsingen met werk als motief alleen nog maar zal toenemen. In de wetenschappelijke wereld is dit een bekend fenomeen. Hoewel universiteiten al heel lang gebruik maken van uitstekende communicatie-faciliteiten wordt er toch steeds meer gereisd naar steeds meer congressen. Het gaat tenslotte om de kennis in de wetenschapper. Een dergelijke trend is ook te verwachten in de niet-academische wereld, waarbij niet wordt gedoeld op de lustig rondreizende internationale zakentop, maar op de gewone professional. Zijn of haar kennis is in de dienstverlenende sector een produkt (human resource), dat als vele andere kan worden geëxporteerd naar het buitenland.

VRIJE TIJD

Vrijtijdsbesteding wordt steeds diverser, en vrije tijd is bovendien een kostbaar goed, dat niet mag worden verspild. Het is daarnaast verworpen tot een statussymbool. De indrukken die worden opgedaan in de vrije tijd moeten dan ook nieuw en verassend zijn. Vakanties worden korter, maar frequenter, en bestemmingen liggen verder weg. De schaalvergroting wordt in de hand gewerkt door het zoeken naar 'niet-toeristische'-vakantie-oorden en het onverwachts (door de flexibele tijdsindeling) organiseren van uitstapjes in eigen land (short-trips). In hoeverre het aanbod daar op is voorbereid, is nog maar de vraag. De nieuwste file staat misschien wel dinsdagmiddag in de buurt van een pretpark in Oost-Groningen.

Zowel door verbeterde communicatiemogelijkheden, als door wisseling in werk, het werken van beide partners en verhuizing om de woonwerk afstand te verkleinen neemt het sociale netwerk van een huishouden toe. Ook deze trend leidt tot meer recreatief verkeer waarvan tijdstip en bestemming minder voorspelbaar zijn dan bij de bezoeken aan tante twee straten verderop.

Winkelen

Winkelen is al enkele keren ter sprake geweest. In een 24-uurs-economie is idealiter elke winkel de hele dag open en zijn alle produkten op elk moment beschikbaar (mobiliteitstoename door just-in-time leveranties?). Voor winkelen zijn echter verschillende scenario's denkbaar. Telewinkelen verandert het mobiliteitspatroon in die zin dat de boodschappen worden bezorgd in plaats van gehaald. Het is aannemelijk dat deze bezorging efficiënter verloopt (in aantal kilometers) dan nu het geval is. Daartegenover staat echter weer dat de telewerker meer tijd heeft om overdag zelf de boodschappen te halen.

Vragen

Het is natuurlijk moeilijk om alles in een groter verband te interpreteren. In zo'n geval wordt al snel het worst-case scenario uit de kast gehaald. Voor de ontwikkeling van een VINEX-locatie betekent dat deze vollopen met tweeverdieners met banen aan de weerszijden van het land. Bovendien gaan deze huishoudens te pas en te onpas, maar altijd onverwachts op vakantie, een dagje naar het strand, op visite of blijven zij juist

thuis voor een telewerkdag. Ook moeten deze huishoudens vaker wel dan niet voor hun werk naar het buitenland en zorgt hun consumentengedrag voor een enorme goederenstroom.

Iets meer zekerheid over het werkelijke toekomstige verplaatsingsgedrag zou de stedenbouwer wel uitkomen, want op basis van bovenstaande schets kan worden volstaan met een hele grote duiventil. In het navolgende volgen dan ook wat noties die voor nader onderzoek:

- Er is steeds gewezen op een toenemende mobiliteit die zich niet meer aan de ochtend en avondspits zal houden. Dit heeft als voordeel dat het de capaciteit van de huidige infrastructuur beter wordt benut. De vraag is echter wat het milieu daaraan heeft en hoe het leefklimaat daardoor wordt beïnvloed?
- Er is voorspeld dat voor een deel van de werkenden de dagelijkse leefomgeving de landsgrenzen gaat overschrijden. Hoe groot kan dat aandeel zijn en hoe ver ligt deze buiten de landsgrenzen? Zal de opkomst van telediensten dit stimuleren of vervangen? Waarmee wordt dan gereisd? Is het Europese personenvervoernetwerk daar wel op berekend? Wat betekent dat voor de interne infrastructuur voor de Randstad en voor de bereikbaarheid van de Randstad?
- Als vervolg daarop: waar moet op worden ingezet. Een megaport (Rotterdam en Schiphol samen) naar analogie van Londen en Parijs (beide succesvolle locaties). Of op een aantal mainports bij elkaar in de buurt, zoals de Midlands in Engeland en het Ruhrgebied in Duitsland?

Tenslotte nog één belangrijke vraag. Met welk systeem moet aan de mobiliteitsbehoefte worden voldaan? De keuze is beperkt, er is maar een viertal combinaties mogelijk als gevarieerd wordt met individueel of collectief vervoer en besloten of privé vervoer. De keuze tussen individueel en collectief is ook voor de stedenbouwers van fundamenteel belang. Ontwikkelt zich een maatschappij die terugvalt op collectieve waarden of wordt de maatschappij steeds verder geïndividualiseerd? Of: bouwen we gestapeld met een breed gedragen collectief vervoersysteem of bouwen we eengezinswoningen met ruime aandacht voor de garage.

HET BENUTTEN VAN ECONOMISCHE POTENTIES

WILBERT KROESSEN, JACO MEUWISSEN
KOLPRON CONSULTANTS

Evenals de afgelopen jaren zal de aandacht zich de komende decennia richten

op de aantrekkelijkheid van Nederland voor internationaal georiënteerde bedrijvigheid. Sterke punten dienen zeker te worden versterkt, en zwakke punten verbeterd.

De aantrekkelijkheid van Nederland wordt vooral bepaald door de gunstige Europese ligging, de aanwezigheid van enkele mainports (Schiphol, Rotterdamse Haven, Valburg/Venlo?) en de internationale oriëntatie van de (beroeps)bevolking. Zwakke punten zijn de beperkte omvang van de binnenlandse markt, het beperkte aanbod van technisch personeel en de congestie in de Randstad.

Voorbeeld

De luchthaven Schiphol neemt een steeds eminentere positie in de economische structuur van Nederland in. Op de luchthaven is de werkgelegenheid in twintig jaar tijd verdubbeld. Van veel groter belang is het uitstraalingseffect van de luchthaven. De regio Hoofddorp laat een hoge uitgifte van kantoren en bedrijventerreinen zien die puur gebaseerd is op de nabijheid van de luchthaven. Bereikbaarheid wordt hét aspect in de prijsbepaling van vastgoed. Het duurste kantoorgebouw van Nederland staat op Schiphol. Door de ligging direct bij de passagiersterminal is dit internationaal gezien het best bereikbare kantoor.

De internationale ontwikkelingen maken een aantal activiteiten de dragers van de Nederlandse economie:

- hoogwaardige (glas-)tuinbouw, bloemen en aanverwante bewerkings-, kennis- en managementactiviteiten;
- hoogwaardige, kennis- en kapitaalintensieve industriële productie voor de internationale markt;
- internationale transport- en distributie-activiteiten;
- internationale dienstverlening;
- de bevolking verzorgende activiteiten (detailhandel, leisure).

Voorbeeld

Bedrijfstakingoverschrijdende vervlechting mag niet worden geschuwd. Waarom zou de Aalsmeerse bloemenveiling niet import en exportloket voor de bloemenmarkt kunnen zijn (gatekeeper) en tegelijkertijd worden uitgebouwd tot toeristische voorziening van wereldformaat: de spil van alles dat met bloemen te maken heeft en wordt uitgezonden over de gehele wereld. Waarom zou deze bloemenveiling, bij verdere expansie, niet worden opgenomen onder de startbanen van mainport Schiphol?

Op basis van de locatievoorkeuren van bovengenoemde activiteiten is een beeld te schetsen van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland: er zijn regio's (corridors) te onderscheiden die het (geografische) resultaat zijn van de keten van samenhangende, stuwende economische activiteiten. Vaak gaat het om grote gebieden die zijn gekoppeld aan hoofdtransportassen voor verschillende vervoerswijzen. Regio's zullen zelf hun kansen moeten inschatten en zich op hun sterke en zwakke punten moeten beramen. Zij een moeten 'regionaal profiel' creëren en versterken.

V o o r b e e l d

De interstedelijke verkeersbewegingen verdichten langs assen: de corridors. Deze verdichting gaat snel. In geen enkel streekplan wordt de corridorfunctie voorgesteld als planningsprincipe. Dit moet worden beschouwd als een ernstige vorm van maatschappelijke verspilling van economische potentie: de corridor biedt ruimtelijke structuur in een functioneel bewegende samenleving, het is onze aorta. Steden zijn niet meer gericht op hun waterfronten, erger is dat ze ook niet meer gericht zijn op hun wegen.

Door sociaal-economische-, infrastructurele- en logistieke ontwikkelingen neemt de regionale concurrentie toe en treden economische verschuivingen op. Dit effect wordt versterkt doordat zowel produktievestigingen als de dienstverlening niet meer zo sterk locatiegebonden zijn als voorheen. Door de communicatietechnieken is de fysieke nabijheid minder van belang geworden voor het functioneren van bedrijven. Andere vestigingsplaatsfactoren gaan een belangrijkere rol spelen: bereikbaarheid (fysiek en telecommunicatiefaciliteiten), het belastingklimaat of de kosten en kwaliteit van arbeid.

Het inzicht dat een regio niet alleen aantrekkelijk moet zijn om in te werken, maar ook om in te leven, wint steeds meer terrein. Een woonmilieu met volop winkelveorzieningen, onderwijsmogelijkheden, recreatiefaciliteiten en dergelijke, vergroot de leefbaarheid en heeft zo een positieve invloed op het economische functioneren van een regio. Het integreren en afstemmen van functies, waaronder dus nadrukkelijk ook bedrijvigheid, is een belangrijke stedenbouwkundige uitdaging. Niet alleen vanuit esthetisch oogpunt, maar ook vanuit sociaal-economisch perspectief. Normen en regelgeving (geluid, stank, veiligheid, e.d.) mogen daarbij ter discussie staan.

V o o r b e e l d

Het Amerikaans condominium wordt in Nederland verafschuwd: is onze samenleving even ziek, net zo crimineel, dat een hek geplaatst moet worden om een terrein waarbinnen de bewoners van alle behoeften worden voorzien? De andere zijde van de medaille is het creëren van veilige thuishavens in de strijd tegen eenzaamheid en, last but not least, een absolute afname van de bestuurlijke budgetten die moeten worden uitgegeven aan beheer van de openbare ruimte. Een brede acceptatie van het condominiumprincipe in Nederland kan de pensioenlast van een vergrijsde samenleving eerder betaalbaar maken!

Er is een steeds grotere behoefte aan flexibiliteit bij bedrijfsactiviteiten. De regionalisering van de economie en de steeds toenemende welvaart zijn drijvende factoren hierachter. Dit leidt tot een behoefte aan locaties die multi-functioneel zijn. Ook op de arbeidsmarkt zal een steeds verdere flexibilisering aan de orde zijn. Een toenemend aantal mensen wordt geconfronteerd met kortlopende arbeidscontracten. Daarom wordt er gekozen voor een woonlocatie die hen in staat stelt flexibel te kunnen reageren op gewijzigde arbeidsmarktomstandigheden. Bereikbaarheid is essentieel in deze keuze.

Dienstverlening is niet alleen als zelfstandige activiteit in omvang en aandeel van de totale bedrijvigheid toegenomen. Er is ook sprake van een 'tertiariseren' van de industrie. De scheiding tussen produktie en dienstverlening vervaagt

en er treedt steeds meer een verstengeling op. Binnen de industrie en handel worden bijvoorbeeld onderzoek en ontwikkeling, werkvoorbereiding, logistieke planning, marketing en serviceverlening steeds relevanter. Omgekeerd gaat de dienstensector zelf meer gebruik maken van allerlei technische hulpmiddelen.

De bedrijfsruimte krijgt derhalve veelal een 'kantoorachtig' karakter. Menging van industriële en andere activiteiten wordt daardoor mogelijk, zonder dat er sprake is van tegenstrijdigheid in het ruimtegebruik.

De verwachting ten aanzien van de ontwikkelingen in de werkgelegenheid is dat met name de persoonlijke dienstverlening de komende jaren een hoge vlucht zal nemen. Hieronder vallen ondermeer recreatie, toerisme en vrije tijdsbesteding ('leisure'). Nieuwe wereldconcerns, gespecialiseerd in deze sectoren, zullen Wall Street en Hong Kong gaan domineren.

Technologische ontwikkelingen hebben zwaarwegende gevolgen voor de kantorensector. De introductie van telematicafaciliteiten heeft een sterke discussie losgemaakt over de gevolgen van deze technologische vernieuwing. De discussie met als inzet of telematica tot concentratie (Teleport Sloterdijk) of deconcentratie (thuiswerken) zou leiden is geslecht in het voordeel van deconcentratie.

V o o r b e e l d

Teleport Sloterdijk bedoeld als locatie voor bedrijven met een hoge telematicabehoefte is op deze basis niet van de grond gekomen. De locatie biedt de meest geavanceerde mogelijkheden op dit gebied. Toch blijkt dat deze faciliteiten te weinig onderscheidend vermogen hebben om op grond hiervan voor deze locatie te kiezen. Aan de huidige facilitaire behoefte van bedrijven kan met behulp van de tegenwoordige voorzieningen die op elke bedrijvenlocatie aanwezig zijn, worden voldaan. Met telecommunicatie alleen kan een bedrijvenconcentratie zich niet voldoende onderscheiden.

Het toekomstige, landelijk dekkende glasvezelnet betekent ook dat elke locatie geschikt is om te werken! In de kantorensector is de discussie over het nieuwe werken van belang. Dit concept houdt in dat werken niet meer op een plek geschiedt maar overal mogelijk wordt. Voor het gebouw betekent dit het verlaten van de traditionele cellenkantoren, maar hoe het kantoor van de toekomst eruit zal zien staat niet vast. Wellicht is er geen sprake van HET kantoor van de toekomst, maar zullen er vele concepten tot ontwikkeling komen, afhankelijk van kenmerken van de te huisvesten organisatie.

Vaststaat dat er twee aspecten zeker aan de orde zijn namelijk ruimtebesparing en het kunnen aanbieden van diverse, op de behoefte toegesneden, werkruimten. Veel kantorenlocaties voldoen niet aan de kwalitatieve vraag. Vooral mono-functionele locaties zijn kwetsbaar. Multi-functionele locaties, waarin een goede integratie van werken, wonen en voorzieningen voor een goede uitstraling en een goed werkklimaat zorgen, zijn toekomstige sterke locaties.

V o o r b e e l d

IBM heeft, bij haar keuze voor een nieuwe vestigingsplaats in Utrecht, gekozen om haar huisvestingslasten te verlagen. Het nieuwe voor IBM ontwikkelde kantoor heeft minder werkplekken dan medewerkers. Ook in het nieuwe gebouw van de verzekeringsmaatschappij Interpolis in Tilburg hebben de werknemers, inclusief de directie, geen eigen werkplek meer. Zij krijgen een 'flexikoffer' met daarin een draagbare telefoon. In de koffer is tevens plaats voor een pc en dossiers. Met deze manier van werken wordt 20% werkruimte bespaard, maar 20% werktijd?

Een goede bereikbaarheid is van doorslaggevend belang voor bedrijven en voorzieningen. Bereikbaarheid creëert weer haar eigen mobiliteit. Langs snelwegen ontstaan nieuwe ontwikkelingen: bedrijventerreinen, een Mc-Drive, of grootschalige detailhandelsvestigingen. Het is van belang om te constateren dat het ABC-beleid

ook geen oplossing biedt voor de eventueel optredende mobiliteitsgroei: het staat simpelweg haaks op de werkelijke vervoersbewegingen en er is bovendien in de meeste gevallen toch sprake van een C-locatie (dus autobereikbaarheid als uitgangspunt).

V o o r b e e l d

Voorzieningen zullen de komende jaren beter afgestemd moeten worden op de dominante behoefte van de consument. Starre planologische hiërarchieën van winkelcentra lijken niet (meer) te voldoen, wat evenzeer geldt voor de functionele indeling in termen van winkelbranches. Min of meer vaste kooporiëntaties op winkelcentra worden ingewisseld voor een groeiende massa van koopkrachtfluidum. Detailhandel (food, non-food), horeca (fastfood, hotels, restaurant, nachtleven) en commerciële leisure (bioscopen, maneges etc) gaan integreren, desintegreren, concentreren, specialiseren. Vervlechting versus thematisering.

De vraag is welke gevolgen dit heeft voor de planning en ontwikkeling van voorzieningen-netwerken in Nederland. Een belangrijk uitgangspunt is het veranderende gedrag van de consument: 'trouw' als menselijk verschijnsel (aan de kerk, de werkgever, de politieke partij, aan de winkel) blijkt duidelijk achterhaald te zijn. Bovendien is de consument bereid om een grotere afstand te overbruggen naarmate de bezoektijd aan voorzieningen toeneemt en het bezoekmotief minder eenduidig wordt. Deze ontwikkeling wordt in de toekomst in sterke mate bepalend voor de grootte en samenstelling van de voorzieningenvoorraad ter plekke.

De aard van de vestigingsplaats (binnenstad, stadscentrum, perifeer of buurtstrip) speelt dan nog maar een bescheiden rol. Belangrijker is hoeveel 'verkeer' er langs komt:

- te voet: in winkelstraten, in vervoerscentra (NS-station, luchthavens, busstations), in culminatiepunten van openbare voorzieningen (onderwijs, gezondheidszorg) of in toeristische verblijfslocaties.
 - per auto: langs radialen, langs verkeerspleinen, langs rondwegen, bij de bronpunten voor hoofdwinkelgebieden.
- De discussie over grootschalige- en/of perifere detailhandelsvestigingen.

V o o r b e e l d

De auto-afhankelijkheid van perifeer gevestigde winkels, horeca en vrijetijdsvoorzieningen leidt tot de beleidsvraag in hoeverre versterking van het PDV-aanbod al dan niet consistent is met de hoofdlijnen van het locatie en mobiliteitsbeleid van de overheid. Vooralsnog behelst het perifeer gevestigd winkelaanbod nog maar zo'n 3% van het totaal aantal autokilometers voor winkelen en boodschappen doen. Als beleidsargument tegen de versterking van het perifeer voorzieningenaanbod kan aan de auto-afhankelijkheid daarom slechts een gering belang worden toegekend. Zeker ook gezien het aantal zwerfkilometers op zoek naar parkeerplaatsen en extra kilometers vanwege verkeerscirculatie rond de grootste hoofdwinkelcentra. Wel is de relatie van perifere vestigingen met de kwaliteit van het binnenstedelijk winkelaanbod een belangrijk aandachtspunt.

Concluderend is de relatie tussen bedrijvigheid/voorzieningen en mobiliteit van groot belang. Bedrijvigheid vereist een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de werkplek, maar leidt tegelijkertijd tot extra mobiliteit (woon-werk, en werkverkeer). Tevens zijn ontwikkelingen in bedrijvigheid van grote invloed op de 'oude' stad. Bedrijvigheid en stedelijkheid horen immers bij elkaar: de combinatie creëert levendigheid en leefbaarheid, variatie en verwondering. De stad biedt mogelijkheden voor regeneratie van oude functies en vervult een broedkamerfunctie voor nieuwe bedrijvigheid.

OVERHEID

EEN STRATEGISCHE OVERHEID

JAN WINSEMIUS
BUREAU MIDDELKOOP

Bestuurlijke vernieuwing is in: referenda, regionalisering, centralisatie en vooral ook decentralisatie, stadsprovincies en ga zo maar door. Achterliggende motieven hiervan zijn onder andere bezuinigingen op de rijksbegroting en een poging om het bestuur weer dichterbij het volk te brengen. Ook de ruimtelijke ordening wordt bij deze vernieuwingswoede niet overgeslagen. Het idee bijvoorbeeld van de (inmiddels achterhaalde?) stadsprovincie was met name gericht op ruimtelijke opgaven. Daarnaast is er, met in het achterhoofd een mogelijke stagnering van de ontwikkeling van de VINEX-locaties, aandacht voor de instrumenten om het bestuur daadwerkelijk te kunnen laten sturen. Zo is bijvoorbeeld onlangs een uitbreiding van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten door de Tweede Kamer aangenomen.

Er gebeurt van alles, maar er kan nog veel verbeteren. De bestuurlijke discussie zal daarvoor minder op ad hoc basis moeten worden gevoerd, en meer op grond van de toekomstige ruimtelijke opgaven en de wijze waarop deze kunnen worden aangepakt. Ook de wijziging van instrumenten is nu met name toegesneden op de huidige opgave zonder dat een eventuele toekomstige opgave in de overwegingen wordt betrokken. Hierbij gaat het om de volgende punten:

Het beleid

Bestuurlijke vernieuwing is nu nog nauwelijks gericht op verbetering van (het tot stand komen van) het beleid zelf. Het belangrijkste doel van bestuurlijke vernieuwing moet een optimale realisatie van de wenselijke ontwikkelingen zijn. Hierbij is allereerst de wijze waarop deze wenselijke ontwikkelingen in het beleid tot uiting komen van belang.

Schaalniveau

Aandacht voor het schaalniveau van beleidsvorming, sturing en uitvoering is een eerste vereiste. Nu is de bestaande bestuurlijke structuur het kader voor het schaalniveau van ruimtelijke processen. Een belangrijke leidraad is het bestuurlijke gegeven dat decentralisatie, en daarmee een schaalverkleining, gelijk is aan bezuiniging. Dit terwijl de belangrijkste leidraad - in ieder geval voor wat betreft de beleidsvorming - de schaal van de ruimtelijke processen zelf moet zijn.

Maakbaarheid en stuurbaarheid

De rol van de overheid in de ruimtelijke ordening verschuift meer en meer van maken naar sturen. Dit vergt een moeilijk te maken mentaliteitsomslag. Dit blijkt onder andere uit de veel gehoorde klacht dat alles uit handen is gegeven aan de markt. De overheid moet echter niet teleurgesteld bij de pakken neer gaan zitten, maar zoeken naar de mogelijkheden - die er zijn - om te sturen.

Uitvoeringsstrategie

Bij het bepalen van een gewenste ontwikkelingsrichting moet te allen tijde ook een uitvoeringsstrategie worden opgesteld die het realiseren van de doelstellingen kan garanderen. In de uitvoeringsstrategie moeten onder andere de op de opgave toegesneden bestuurlijke instrumenten worden opgenomen. Daarnaast moet het schaalniveau waarop uitvoering moet worden gegeven of moet worden gestuurd, worden vastgelegd.

HET TOT STAND KOMEN VAN BELEID

Bestuurlijke vernieuwing kan veel meer worden gericht op de kwaliteit van het beleid zelf, in plaats van slechts aandacht te besteden aan de wijze waarop het beleid tot uitvoering wordt gebracht. Aandacht voor de wijze waarop het beleid tot stand komt is daarbij onmisbaar. De ruimtelijke ordening maakt wat dit betreft een verkokerde indruk, welke met name tot uiting komt in het feit dat de verschillende sectoren (lees ministeries) zich onafhankelijk van elkaar op hetzelfde sectoroverschrijdende beleidsterrein begeven. Een recent voorbeeld hiervan is dat tegelijkertijd de nota's 'verstedelijking en mobiliteit', 'ruimtelijke perspectieven', 'ruimte voor regio's' en 'visie stadslandschappen' van maar liefst vier verschillende ministeries werden uitgebracht. Juist de ruimtelijke ordening als sectoroverschrijdend beleidsterrein vraagt om een gezamenlijke, samenhangende aanpak. De verkokering is overigens niet alleen terug te vinden bij ministeries maar bijvoorbeeld ook bij de wetenschap. Als het project Ontwerpen voor

Nederland iets duidelijk heeft gemaakt, is het dat de verschillende disciplines op veel punten compleet langs elkaar heen werken, terwijl bij een gezamenlijk debat blijkt dat iedereen dezelfde punten op de agenda heeft staan. Bestuurlijke vernieuwing moet er in de eerste plaats op zijn gericht deze kloof tussen de verschillende sectoren te doorbreken. Vanaf de eerste fase van beleids- en planvorming moet een gezamenlijke, integrale aanpak worden gegarandeerd.

E E N P O L I T I E K P R O B L E E M

Een andere onvolkomenheid in de beleidsvorming is de onvolkomenheid van de politiek. Bij het vaststellen van ruimtelijk beleid worden beslissingen genomen die voor een langere periode van invloed zijn op de inrichting van ons land. Het tempo van de politieke besluitvorming doet niet altijd recht aan deze constatering. Zo kan een nota van V&W, die tot ver in de volgende eeuw van invloed zou zijn op het ruimtelijk beleid, (los van het oordeel of deze invloed positief of negatief zou zijn) in één week door de Kamer worden afgebrand. Het lange termijn karakter van de ruimtelijke ordening en de korte politieke levensduur van parlementariërs en kabinetten, zijn wat dit betreft moeilijk verenigbaar.

Een probleem hierbij is ook het hoge multiple-choice karakter van de politieke besluitvorming. Men gaat daardoor niet in op de vraag, maar weegt slechts de mogelijke (kant en klaar gepresenteerde) oplossingen. Zo kon de nota van V&W over verstedelijking en mobiliteit niet de goede oplossing zijn omdat het zou leiden tot verstedelijking van de zone Haarlem-Leiden.

Dit verklaart mede de noodzaak om over sommige zaken slechts in abstracto te spreken, zonder de inhoud werkelijk ter sprake te stellen. De 'Mainport-gedachte' klinkt beter dan 'aanleggen van landingsbanen en uitbreiden van haven-industrie' met alle milieuconsequenties van dien.

Een mogelijke oplossing hiervoor is om in de politiek terug te gaan naar het stellen van open vragen. Bij veel onderwijsinstellingen is deze stap al gezet. Zonder het formuleren van oplossingsrichtingen door allerlei commissies, in te dikke nota's, die slechts bevooroordeelde reacties oproepen, moet een inhoudelijk discussie over de toekomstige inrichting van ons land worden gevoerd. Interessant hierbij is ook het idee van de heer Frieling voor een parlementaire enquête voor de ruimtelijke ordening.

S C H A A L V A N B E L E I D S V O R M I N G

Er zijn ook vraagtekens te stellen bij het niveau waarop - en het schaalniveau waarvoor - ruimtelijk beleid wordt geformuleerd. Wanneer een objectieve buitenstaander een aantal recente plannen objectief beoordeelt, blijkt dat ruimtelijk niet relevante grenzen een rol spelen bij de planning, vanwege het schaalniveau waarop het beleid wordt geformuleerd. Een goed voorbeeld hiervan is het Amsterdamse plan voor IJburg. Een analyse van het plan kan de indruk niet wegnemen dat de locatiekeuze is gebaseerd op de gemeentegrenzen van Amsterdam. Wanneer de locatiekeuze wordt gemaakt op een hoger niveau zou de Amsterdamse kustlocatie wellicht op losse schroeven komen te staan.

Voordat het beleid wordt bepaald, moet eerst een grondige analyse worden gemaakt van het schaalniveau waarop beleidsvorming voor de verschillende aspecten van de ruimtelijke ordening moet plaatsvinden. Voor bovenregionale infrastructuur ligt een landelijke aanpak voor de hand. Maar ook voor bijvoorbeeld locatiekeuzes kan voor een meer landelijke aanpak worden gekozen. Hierbij is het niet noodzakelijk om binnen bestaande (statische) bestuursstructuren te denken. Het eenmalige karakter van verschillende ruimtelijke opgaven is een goede aanleiding om te denken aan tijdelijke (dynamische) bestuursorganen, op te richten voor één specifieke opgave. Een vergelijking kan worden getrokken met de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Dergelijke dynamische structuren, die zich ook uitstekend lenen

voor een sectoroverschrijdende aanpak, worden nog te weinig in beschouwing genomen. Overigens geldt deze optie voor een dynamische bestuursstructuur niet alleen voor de fase van beleidsvorming maar ook voor de uitvoering, sturing en exploitatie.

MAAKBAARHEID EN STUURBAARHEID

Met het formuleren van beleid alleen is er nog niets gebeurd, hoewel je zo nu en dan de indruk krijgt dat sommigen denken van wel. Het is de vraag hoe het beleid kan worden gerealiseerd. Met name op dit punt is een duidelijke kentering ten opzichte van het verleden waarneembaar. Door allerlei omstandigheden was de ruimte grotendeels maakbaar. Aan de sociale woningbouw kon een onteigeningstitel worden ontleend. Daarnaast bood ook de stadsvernieuwing verschillende aanknopingspunten om een actief grondbeleid te voeren en daarmee de maakbaarheid te vergroten. Nu zijn deze mogelijkheden evenwel verdwenen. Bovendien was in die tijd meestal ook sprake van een uitgebreid en deskundig ambtelijk apparaat. Door grootschalige bezuinigingen en door de kerntakendiscussie is dit niet altijd meer het geval. Dit effect wordt nog versterkt doordat veel relatief kleine gemeenten worden geconfronteerd met een grote bouwopgave.

Wat rest is stuurbaarheid. Slechts voor een aantal aspecten van de ruimtelijke ordening, zoals de infrastructuur, is nog wel sprake van de middelen om van maakbaarheid te kunnen spreken. De omslag van maken naar sturen vergt ook een mentaliteitsomslag die moeilijk te maken is.

De veranderingen noodzaken de overheid tot een bezinning over de rol die zij wenst te vervullen. Een discussie over de constatering dat de overheid haar greep op de ruimtelijke inrichting heeft verloren, is zinloos wanneer niet eerst wordt gekeken waar de overheid een greep wenst te hebben. Een abstracte discussie over meer marktwerking of een herstelde sterke overheid heeft geen nut. De overheid moet strategisch beslissen op welke punten zij invloed wenst.

Op basis van deze strategische beslissing moet men zich concentreren op de sturingsmogelijkheden. Daarbij zou men zich niet alleen moeten richten op de daarvoor noodzakelijke instrumenten zoals het voorkeursrecht, maar juist ook op de mogelijkheden om indirect, met name door middel van infrastructuure planning, te sturen.

De kracht van infrastructuur, en de mogelijkheid om daarmee ruimtelijke ontwikkelingen te sturen, blijkt bijvoorbeeld duidelijk uit de aanleg van highways in New York in de jaren vijftig en zestig. Door een bewuste planning zijn hele wijken in het slop geraakt, alleen maar doordat de noodzakelijke verbindingen met die wijken niet werden aangelegd. Hoewel dit in zekere zin een negatief voorbeeld is, is het wel illustratief voor de kracht van de planning van infrastructuur. Een ander voorbeeld is Londen, waar, door de aanleg van metrolijnen naar wat was gepland als recreatiegebied, aan eindstations spontaan woonwijken ontstonden.

UITVOERINGSSTRATEGIE

De uitvoering is een onderwerp waar de politiek op dit moment (noodgedwongen) aandacht aan besteed. Een voorbeeld is de onlangs door de Tweede Kamer aangenomen wijziging van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten. Als uitbreiding van het gemeentelijk grondbeleidsinstrumentarium is er in beginsel niets mis mee. De uitbreiding kan geen kwaad, wat politiek natuurlijk altijd een prettig gegeven is. Toch zijn er meerdere aanmerkingen op de wetswijziging. De primaire doelstelling van de wijziging is het drukken van de grondprijzen, door het tegengegaan van speculatie. Het is inderdaad zo dat de BLS-gelden volledig zijn opgesoupeerd door de hogere grondkosten, wat toch een beetje zonde is geweest. Het BLS is daarmee eerder een succesvolle afvloeiingsregeling voor boeren dan een ruimtelijk instrument van Rijksbeleid. Het is echter een misverstand dat de prijsstijging is veroorzaakt door speculan-

ten. De prijsstijging is veroorzaakt door het feit dat grondeigendom equivalent is aan bouwclaims. Daarnaast is de wijziging volledig gericht op de huidige problemen, maar voor de VINEX komt het voorkeursrecht als mosterd na de maaltijd.

Los van deze aanmerkingen zij twee dingen principieel mis met de wijze waarop bij dit voorbeeld te werk is gegaan. Ten eerste is maar één instrument behandeld. Om werkelijk iets te bereiken moet een samenhangende discussie worden gevoerd over één totaalpakket van instrumenten, waarbij de Wet Voorkeursrecht gezamenlijk wordt beschouwd met bijvoorbeeld de in de onteigeningswet omschreven rechten op zelfuitvoering van de grondeigenaar en het in de gemeentewet vastgelegde gemeentelijk kostenverhaal.

Ten tweede ontbreekt de achterliggende visie op een 'nieuw' grondbeleid volledig. De doelstellingen van grondbeleid volgens de VINEX zijn het voorzien in voldoende aanbod voor de woningbehoefte, aanvaardbare grondprijzen voor de 'gesubsidieerde' woningbouw en het realiseren van wervende woonmilieus. De doelstelling van de wijzigingen lijkt om een gemeente in een publiek-private situatie wat meer kracht te geven. Bovendien is er de winstdoelstelling van het grondbedrijf, dat vaak valt onder de portefeuille financiën, met als gevolg een intern gemeentelijke strijd met de sector stadsontwikkeling, ruimtelijke ordening en/of volkshuisvesting. Het grondbedrijf als de kip met de gouden eieren.

Een goede achterliggende visie om de bovenstaande doelstellingen te stroomlijnen, is een facilitair grondbeleid. Winst uit grondhandel is geen realistisch doel meer (en zeker geen kerntaak). Het grondbedrijf - als het nog bestaat - zou veel dichter tegen sectoren ruimtelijke ordening en volkshuisvesting aan moeten zitten. Het grondbeleid is er dan op gericht om volkshuisvestelijke, ruimtelijke en daarmee ook economische doelstellingen waar te maken.

De centrale vraag is dan hoe de overheid het facilitaire grondbeleid moet, kan, of wil vormgeven in een sterk marktgerichte ruimtelijke ordening. Het actieve grondbeleid uit het verleden lonkt. Echter, ook wanneer we de huidige lijn van het aanpassen van instrumenten doortrekken krijgt de (gemeentelijke) overheid nooit dezelfde mogelijkheden als in het verleden.

Volgens de regel 'wie betaalt, bepaalt' moet de sturende partij immers ook risico's kunnen dragen. De kern van het actieve grondbeleid was toch een risicodragende gemeente. Zeker voor de kleine en middelgrote gemeente is dit zelfs met koffers vol instrumenten niet mogelijk. De grondeigendom alleen is niet voldoende. In de praktijk blijkt dit ook op de bouwlocaties waar een gemeente nu alle grond heeft. Marktpartijen zijn niet te dwingen risico's te dragen voor plannen waar zij niet achter staan. Alle instrumenten van de wereld veranderen niets aan de kwaliteit van het apparaat en de financiële mogelijkheden van kleinere gemeenten met een grote bouwopgave.

Een interessant alternatief is de manier waarop men in Frankrijk werkt. Een staatsgrondbedrijf, dat zowel door de staat als door samenwerkende gemeenten wordt aangestuurd, participeert risicodragend in de grondexploitatie. Zo is altijd sprake van een kundig (ambtelijk) apparaat en zijn de financiële middelen om te sturen gegarandeerd. Bovendien is er een verbod op winst; eventuele winsten worden altijd weer in de ruimtelijke ordening geïnvesteerd. Naast de grondexploitatie heeft het staatsbedrijf ook een rol in de stedenbouw. Onder andere wordt op bovengemeentelijk niveau de programmering afgestemd.

Deze werkwijze is 100% doordrongen van de noodzaak tot risicodragende participatie in de grondexploitatie. Wanneer een gemeente deze mogelijkheden niet heeft, maakt het niet uit of de grond via een boer of via de gemeente bij de markt komt. Door een inhoudelijke rol op een hoger schaalniveau wordt ook rekening gehouden met het bovengemeentelijk belang van bijvoorbeeld de programmering in plaats van met deelbelangen.

Los van inhoudelijke voorstellen over de manier waarop de overheid zou kunnen sturen, maken het bovenstaande en de VINEX-opgave één ding duidelijk. Het heeft geen nut achteraf te praten over de manier

waarop had kunnen worden gestuurd. Dit moet vooraf gebeuren. Elke ruimtelijk ontwikkelingsvisie moet vergezeld gaan van een uitvoeringsstrategie. Dit is de beste garantie om ad hoc aanpassing van instrumenten te voorkomen, om de bestuurlijke instrumenten en structuur te laten aansluiten op de opgave en om de mosterd nu een keer bij de maaltijd te serveren. Een van de belangrijkste onderdelen van de uitvoeringsstrategie is het aanwijzen van strategische investeringen.

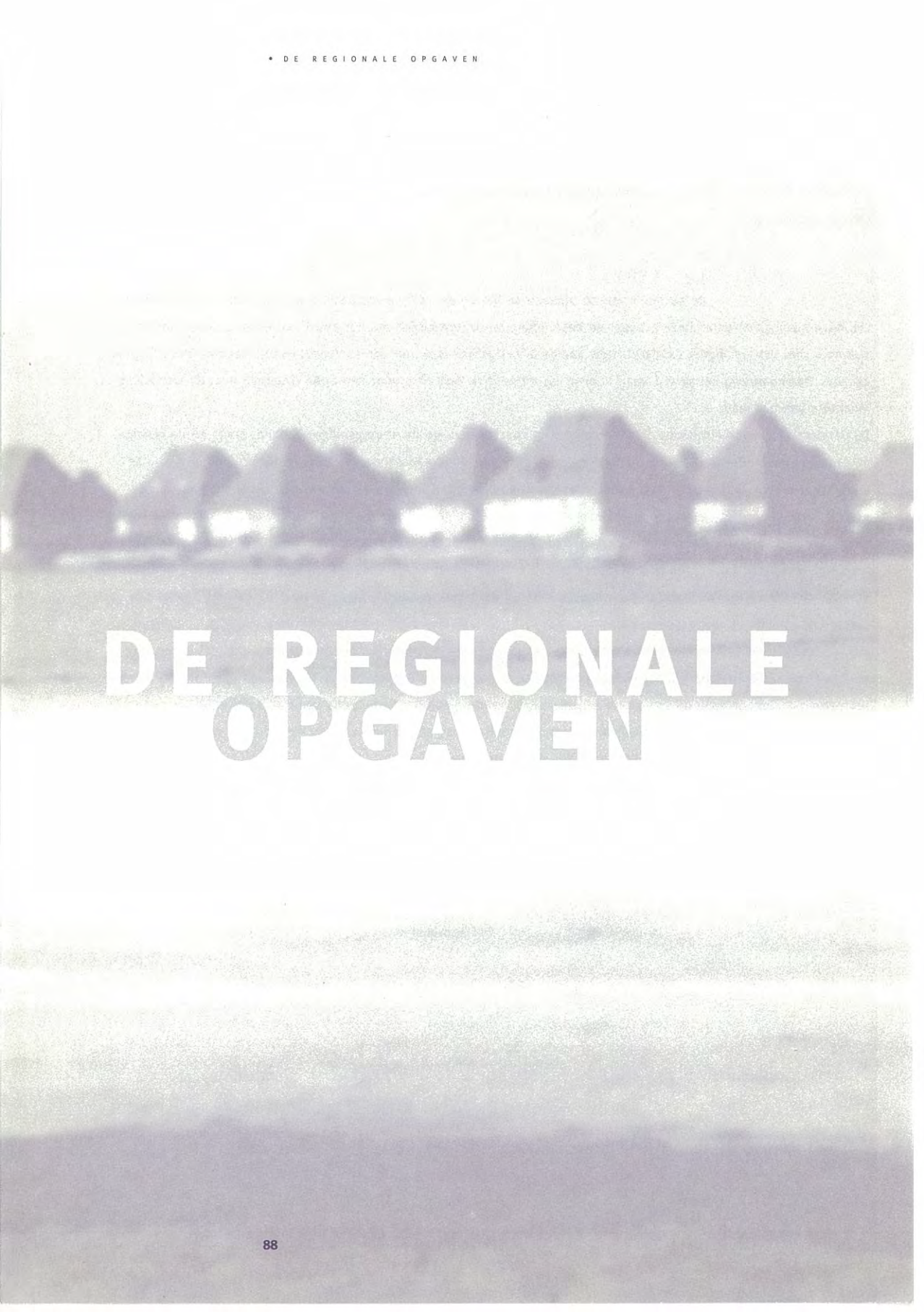
T O T S L O T

De kwaliteit van de plannen en het beleid zelf zijn de basis voor een nieuw mooi Nederland.

Om deze kwaliteit te garanderen moeten de bestuurlijke randvoorwaarden om het beleid tot stand te laten komen optimaal zijn. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is het schaalniveau en een samenhangende, sectoroverschrijdende aanpak. Daarnaast zou het geen kwaad kunnen als de politiek zich inzet voor een open discussie over de wenselijke inrichting van ons land.

De verloren maakbaarheid noopt de overheid zich te concentreren op de sturingsmogelijkheden. Zeker bij de huidige explosieve mobiliteitsgroei is infrastructuur als sturingsmogelijkheid een aandachtspunt. Vanuit het oogpunt van de sturende overheid is bovendien een kritische analyse noodzakelijk van de instrumenten. Een aandachtspunt is de mogelijkheid om in de toekomst een facilitair grondbeleid te kunnen voeren. Instrumentarium alleen is hiervoor echter geen garantie. De financiële middelen en een sterk ambtelijk apparaat zijn een randvoorwaarde om een werkelijk krachtige sturing te garanderen door middel van een facilitair grondbedrijf. Vanwege de lege portemonnaie moeten er strategisch worden geïnvesteerd. In de toekomst moeten we geen ruimtelijke opgaven meer formuleren zonder een uitvoeringsgerichte uitvoeringsstrategie.

Het is noodzakelijk het denken in statische bestuursstructuren los te laten. Het genoemde Franse model is een interessante optie. Dynamische (tijdelijke) taakgerichte bestuursstructuren kunnen ook in de fase van planvorming een sectoroverschrijdende visie op een groter schaal niveau waarborgen. Een Nederlands voorbeeld dat altijd als nationale trots wordt aangehaald zijn de deltawerken. We moeten alleen nog af van het idee dat er een ramp nodig is om tot dergelijke prestaties te komen. Daadkracht is een goed alternatief.



DE REGIONALE OPGAVEN



INLEIDING

DE REGIONALE OPGAVE: EEN INLEIDING

ANNIUS HOORNSTRA

STICHTING ONTWERPEN VOOR NEDERLAND

In de afgelopen maanden is in twee regio's de landelijke discussie over de toekomstige opgaven voor de ruimtelijke ordening voortgezet. De bedoeling is geweest te komen tot de formulering van een aantal regionale opgaven, vanuit een aantal overkoepelende thema's, zoals die ook in de vorige essay's zijn beschreven. Als onderwerp voor de studie zijn gekozen, de Haarlemmermeer e.o. en de Oostflank (het gebied tussen Almere en

Amersfoort). Beide gebieden zullen de komende decennia geweldige transformaties ondergaan als gevolg van investeringen in de infrastructuur, ontwikkelingen in de economie en de omvangrijke woningbehoefte. De gebieden vragen dan ook om een radicale, samenhangende, dynamische en regionale visie op de verstedelijking. De bedoeling is om in een volgende fase een aantal cruciale onderdelen of opgaven uit te laten werken door multidisciplinaire ontwerpteams.

VERANTWOORDING

De ambitie van de stichting Ontwerpen voor Nederland is dat de regionale ontwerpen een illustratie vormen van een breder programma voor de ruimtelijke ordening. Uit de discussies die de stichting heeft georganiseerd, bleek dat er in de verkokerde ruimtelijke ordening een gezamenlijk begrippenkader blijkt te bestaan dat aanknopingspunten biedt voor een nieuw programma. Aanleiding hiervoor zijn:

- opvattingen over (de schaal van) het ontwerp;
- ideeën over de opbouw van de samenleving (waarvan elk ontwerp, idee of project een weerslag is);
- de specifieke opgaven die deze tijd opwerpt in relatie tot de groeiende (behoefte aan) mobiliteit, de steeds meer knellende ruimtebehoefte en de groeiende (ruimtelijke) tweedeling in de maatschappij;
- het belang dat wordt gehecht aan duurzaamheid, flexibiliteit en dynamiek (overigens in andere betekenissen dan in de praktijk gebruikelijk is);
- de veranderde rollen van partijen in de ruimtelijke ordening.

Deze punten vragen om een ruimtelijke ordening die niet verbiedt, maar die schept.

Dit betekent het uitbuiten van mogelijkheden, het creëren van een voedingsbodem voor nieuwe ontwikkeling en het voorkomen dat ruimtelijke ingrepen toekomstige ontwikkelingen belemmeren. De hypothese van de stichting is dat het tijd is voor een andere benadering: een dynamische, flexibele strategie, op regionale schaal, die ingaat op de opgaven van vandaag en morgen en de kwaliteiten van het gebied.

DE SCHAAL

De opgaven en ontwikkelingen van vandaag en morgen vragen om een ander besef van het begrip schaal. Er is een schaalessprong nodig. Voor een groot deel van de maatschappij geldt dat de wijk en zelfs de stad niet meer het platform bieden waarop participanten zich bewegen. De groeiende mobiliteit en de steeds groter wordende netwerken zijn hier debet aan. Met name de regio wint als schaalniveau aan belang. Uit onderzoeken blijkt bijvoorbeeld dat het woon-werk verkeer zich bijna volledig manifesteert op regionale schaal; dat er ook in de manier waarop de recreatie zich ontwikkelt sprake is van een schaalvergroting en dat voor het bedrijfsleven de regio eveneens het niveau als het gaat om het woon- en werkmilieu en de afzetmarkt.

Een kanttekening bij een te grote nadruk op de regio is dat lang niet alle onderwerpen op dit schaalniveau spelen en dat het belangrijk is ook rekening te houden met de randvoorwaarden die andere schaalniveaus stellen.

DE HORIZON

De stichting Ontwerpen voor Nederland richt zich met haar werkzaamheden niet toevallig op de periode na 2005, een periode waarvoor de VINEX een grotendeels ongeschreven boek is. Het jaar 2005 klinkt ver weg maar gezien de tijd die het kost om plannen te realiseren begint de toekomst echter vandaag. Bovendien strekt de toekomst zich uit over een lange termijn: de resultaten van de plannen van vandaag zijn aan het einde van de 21ste eeuw nog merkbaar. Zo'n constatering zou al snel aanleiding kunnen zijn om de realiteit uit het oog te verliezen en onze ontwerpen af te doen als science-fiction. Een dergelijke visionaire aanpak heeft immers in de

geschiedenis zelden geleid tot plannen met impact. Bovendien pretendeerden dergelijke plannen een tijdsprong te maken, terwijl het meestal plannen waren gebaseerd op extrapolaties van trends uit het heden.

Het uitgangspunt van de stichting is om, zonder de pretentie van een tijdsprong, op basis van de huidige realiteit en kennis, aanknopingspunten te vinden voor de verstedelijking. Dit sluit aan op de praktijk waarbij het ontwerp in veel gevallen vooral een reactie is op het heden met een doorkijk naar de toekomst. Deze aanpak biedt, gezien de opgaven in de ruimtelijke ordening, ook voldoende aanknopingspunten voor inspirerende en vernieuwende oplossingen.

EEN RUIMTELIJKE TRANSFORMATIE-STRATEGIE

Gezien de dynamiek van de maatschappij, de roep om een flexibele en dynamische duurzaamheid en de immense ruimtebehoeften en maatschappelijke opgaven is er niet zozeer behoefte aan een beperkende blauwdruk, of een verkenning van de toekomst, laat staan een hemelbestormend idee. De agenda van de ruimtelijke ordening vraagt veeleer om een strategie. Een strategie die voor de langere termijn een raamwerk biedt. In dat raamwerk worden kansen benut en gecreëerd, structurerende elementen en kwaliteiten benoemd en toekomstige ruimtelijke veranderingen mogelijk gemaakt.

In de komende pagina's wordt een beschrijving gegeven van de opgaven zoals die uit de discussies naar voren zijn gekomen.

DE HAARLE

DE HAARLEMMERMEER: HET SCHROBPUTJE VAN DE RANDSTAD EN HET MANHATTAN VAN DE 21STE EEUW

DE HAARLEMMERMEER ALS DE VERSTEDELIJKTE PARADOX

Voor de Haarlemmermeer heeft lange tijd de metafoor van de slotgracht opgeld gedaan.

De Ringdijk was de plek waar de wereld ophield. In ieder geval die van de planners. Op menig structuurplan is het gebied buiten de polder leeg en wit. De Haarlemmermeer is echter meer, het is een knooppunt op wereldschaal, het is het tussengebied tussen Amsterdam en Leiden, het is het gebied tussen de Noordzee en het Groene Hart. De polder heeft veel gezichten en het leven houdt niet op bij de dijk.

Deze constatering lijkt een open deur, maar heeft consequenties voor het ontwerp en voor de analyse die daaraan ten grondslag ligt. Zo'n gebied leidt bij nader onderzoek van het karakter, de identiteit en ziel, tot een erg ingewikkelde verstedelijkingsopgave. De mobiliteitsopgave heeft lokale, regionale en ook internationale dimensies. De economische krachten die in het gebied werkzaam zijn hebben eveneens lokale, regionale en internationale dimensies, Schiphol is hiervan een voorbeeld, maar er is meer.

De paradox

De Haarlemmermeer als gebied of regio is er een van uitersten. Binnen de Ringdijk, maar ook in de invloedssferen daarbuiten bevinden zich op steenworp afstand van elkaar, verschillende werelden. Zo is er de wereld van Peter Stuyvesant rondom Schiphol, maar ook de burgerlijkheid van de tevreden bewoner van het moderne suburbia. Er is de tegenstelling tussen de leegte van de polder of het weinig efficiënte ruimtegebruik bij bijvoorbeeld nieuwe uitbreidingen en de enorme verstedelijkingsdruk en de verdichting. Een tegenstelling ook tussen de schaarste van de ruimte en de leegte. Een leegte die niet alleen het gevolg is van de wijsheid van de polder, maar ook het gevolg van het dictaat van de geluidszones die leiden tot een 'een Hollandsche steppe', zoals D. Sijmonds dat ooit uitdrukte.

De polder kan niet worden los gezien van Schiphol, gebombardeerd tot een van de twee Mainports van Nederland. Hier liggen de lijnen van Nederland naar de rest van de wereld (economie). De polder is ook het gebied van de informele zones waar alles wat de planoloog verboden heeft gebeurt op achtertuinen, in havenloodsen of op boerenerven. De 'Meer' heeft een geschiedenis van tegelijkertijd een agrarische gemeenschap en een wereldlijkheid, ooit ontstaan nadat Albert Plesman besloot hier een vliegveldje te beginnen.

Deze wereld van paradoxen biedt een geweldige uitdaging, niet om ze ordentelijk in het gelid te zetten, maar om juist het beeld van die verschillende werelden op te vatten als het karakter van de polder, dat kan dienen als uitgangspunt voor het ontwerp.

Een dergelijk gespleten karakter is in zijn complexiteit uitermate interessant en biedt wellicht een antwoord op de slaperigheid van Hoofddorp en Nieuw Vennep, de uit hun kluiten gewassen poldersteden, verloren in het landschap, slechts met de rest van de wereld verbonden door een aantal snelwegen of een enkel excentrisch stationnetje.

De dualiteit geeft ook aanknopingspunten voor de inrichting van het landschap. Aan de ene kant is er de pracht van de lege polder, de wijsheid, de ruimte. Aan de ander kant is er de harde stedelijkheid, het moderne leven, de snelheid van het bestaan. Het is niet eenvoudig om deze te verenigen, maar zeker is dat dit tot een ander resultaat leidt dan de nepbossen die nu in de Haarlemmermeer zijn gepland en waarmee niet alleen de polder wordt ontkent, maar ook bijvoorbeeld Schiphol, omdat zij wordt ingepakt in een groen jasje.

De regio

Het beeld van de Haarlemmermeer in de regio is in sommige opzichten dat van het schrobputje van de Randstad. Decennia lang heeft het de woningbouw ten behoeve van de regio Kennemerland opgevangen. Recent verschuiven steeds meer activiteiten uit het Groene Hart, over de dijk de polder in. Ook de Randstadgroenstructuur heeft in de polder een eenvoudige plek gevonden.

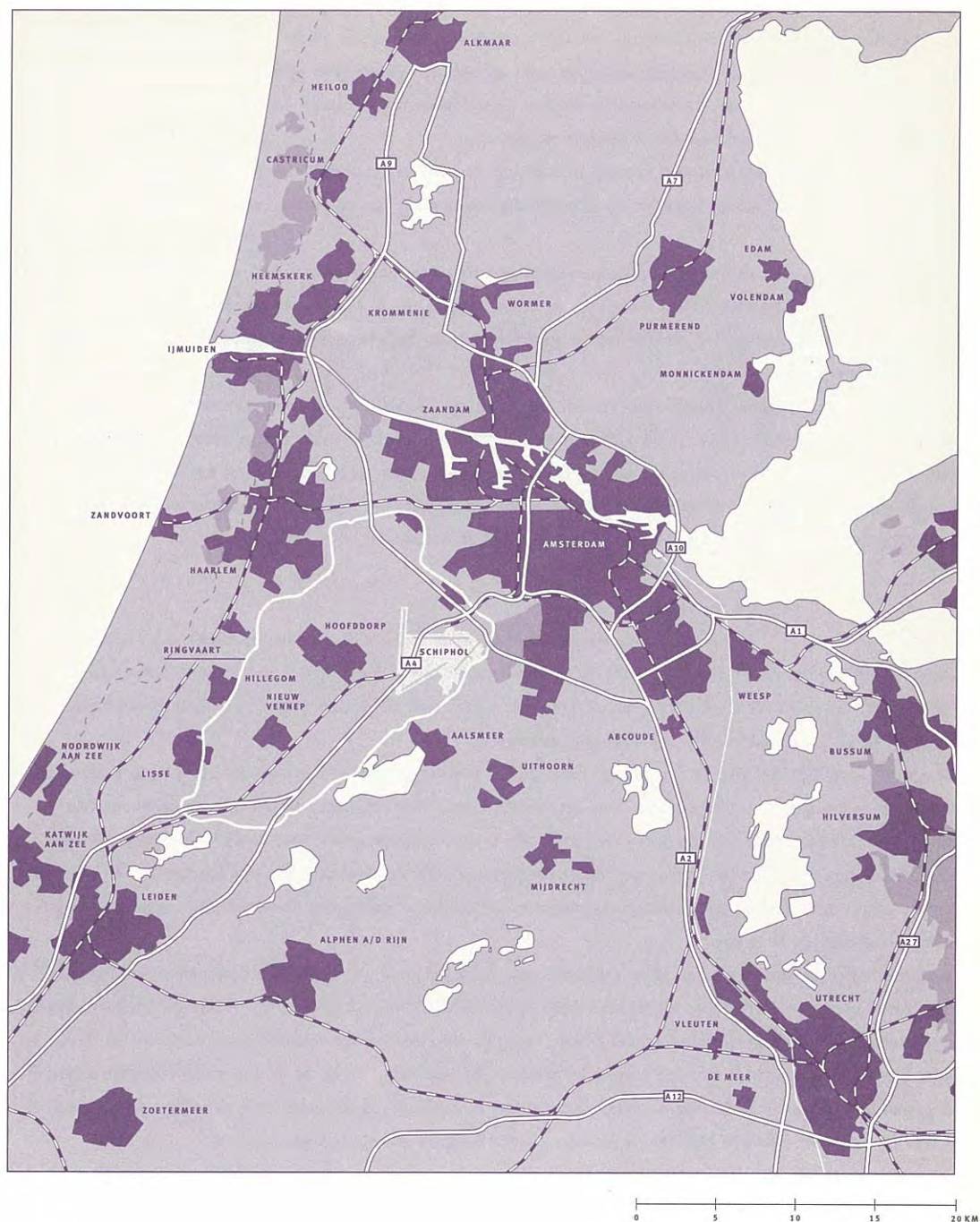
De polder, zo laat de ARCAM-Kaart zien is een verzameling geworden van alle wensenlijstjes van plannenmakers op de verschillende departementen of diensten. Voor Amsterdam is de Haarlemmermeer de periferie evenals voor Zuid-Holland en Schiphol. Maar voor de Haarlemmermeer zelf is de Ringdijk de grens. Toch is de Haarlemmermeer veel meer, het is ook een woon- en werkmilieu met een schaal van dorp tot aardbol, het is een knooppunt van werelden. Voorbeelden van de gescheiden werelden van polder en daarbuiten of daarboven, van stedenbouw, milieu, verkeer, volkshuisvesting zijn er te over.

Neem het regionale winkelcentrum dat in een korte periode op Schiphol uit de grond is gestampt en is uitgegroeid tot een grote trekpleister. Geruisloos, zonder streekplan of regionaal distributie-planologisch onderzoek ontstaan, terwijl tegelijkertijd de gemeente Haarlemmermeer moeite doet het winkelcentrum van Hoofddorp te vergroten en te vernieuwen. Een ander voorbeeld is de wijze waarop bij Schiphol, bij Hoofddorp en bij de Zuid-as van Amsterdam kantoren de grond uit schieten of in de pipeline staan. Zou het niet mogelijk zijn geweest om deze geweldige investeringsbehoefte op regionale schaal te geleiden, te sturen tot iets moois, tot een toegevoegde waarde?

Een ander voorbeeld van de Ringdijk als een grens blijkt uit de plannen voor een recreatieplas in de polder.

Vanuit een iets hoger schaalniveau lijkt dit een absurditeit: de polder is omringd door water, de Kagerplassen, de Westeinder plassen en niet te vergeten de Noordzee. Omdat echter decennia lang deze relaties niet van belang zijn geacht, zijn ze nooit tot ontwikkeling gekomen en ontbreekt de infrastructuur om gebruik te maken van de kwaliteiten die de regio biedt.

Terwijl deze regionale relaties steeds belangrijker worden. Door de toenemende welvaart, de toenemende vrije-tijds-



besteding, het belang van recreatie daarbij, zal de schaal waarop mensen hun leef-milieu definiëren steeds groter worden. Wonen in de Haarlemmermeer betekent winkelen op Schiphol of bij de plek waar men werkt ergens in de Randstad, recreatie vindt plaats bij de Noordzee, bij de plassen of in Amsterdam. Vanuit dat oogpunt zijn begrippen als de centrale stad of nabijheid achterhaald. De regio is de schaal waarop het leven zich afspeelt. Binnen deze regio zullen er nieuwe knooppunten ontstaan van grootschalige voorzieningen die inspelen op de nieuwe manier van leven. Tegelijkertijd zal echter de behoefte aan een thuis, als toevluchtsoord en uitvalsbasis, alleen maar toenemen. Dit thuis is echter niet per definitie de wijk, of de stad maar hangt sterk samen met het dagelijkse pakket van behoeften van elke individu.

Dit besef leidt tot een andere visie op stad en land, op centrum en periferie. Voor de Haarlemmermeer heeft deze stelling consequenties wanneer de huidige, geplande en nog te bedenken stedelijke gebieden in dat licht worden beschouwd en niet als onderdeel van de huidige kernen worden gezien. Er ontstaan geheel nieuwe concepten. De vraag doet zich voor wat de locaties en de programma's zijn voor de nieuwe knooppunten en de nieuwe stedelijke gebieden. Tegelijkertijd hoort daar ook de vraag bij wat de consequenties van deze processen zijn voor de bestaande gebieden. Zal Hoofddorp ooit nog een stad worden of altijd een dorp blijven, en doet dat er eigenlijk nog wel toe? Belangrijker is dan ook de vraag wat het investerings- en beheerprogramma is dat hoort bij een dergelijk scenario voor de bestaande stedelijke gebieden.

De economische ontwikkeling

De behoefte aan een afgewogen ruimtelijk programma doet zich ook gelden op het gebied van de economische ontwikkelingen. Ruimtelijke ordening en stedenbouw zijn vakgebieden die door hun ingrepen in de ruimte de mogelijkheid hebben om kansen te scheppen, draagvlak te creëren voor nieuwe functies en tegelijkertijd belemmeringen voor bestaande en toekomstige functies weg te nemen. Deze opgave doet zich ook in de Haarlemmermeer voor.

Het gebied wordt doorsneden door de A4, de aorta van dit deel van de Randstad. Schiphol is al genoemd, net over de dijk ligt de bloemenveiling, de Haven ligt ten noorden van de polder, er liggen plannen voor de HSL. Daarnaast zijn er nog zones aan te wijzen van meer marginale ontwikkeling, bijvoorbeeld op de Ringdijk, die echter ook een belangrijk onderdeel uitmaken van het economische palet.

Het is de vraag hoe deze economische ontwikkelingen onderdeel kunnen zijn van een ruimtelijke strategie. Sommige ontwikkelingen, zoals Schiphol of de HSL hebben een bepaalde autonomie, andere lijken slechts op de plankkaart te staan omdat ze een fysieke gegevenheid zijn, omdat uit een sectorale nota blijkt dat het belangrijk is.

Dit lijkt op een beleid van gemiste kansen. De vraag is of er een besef bestaat bij de betrokken plannenmakers wat een verdubbeling van Schiphol betekent, gecombineerd met de aanleg van de HSL. Welke krachten maakt dat los. Als behalve het aantal reizigers ook de economische functies verdubbelen, wordt Schiphol meer dan alleen een luchthaven. Nu is Schiphol al een economisch centrum met een impact die veel groter is dan de zogenaamde aan de luchthaven gelieerde werkgelegenheid. Bij een verdubbeling ontstaat een geheel andere situatie, dan ontstaat er een draagvlak waardoor nieuwe (economische) activiteiten ontstaan. Schiphol wordt dan een eigen stedelijke entiteit. De gemiste kansen manifesteren zich met name langs de A4. De economische potentie van deze weg lijkt niet voldoende benut. Hij vormt de verbinding met de rest van de Randstad, de rest van de wereld. In de praktijk komt echter de bedrijvigheid aan de rand van de stad (Hoofddorp) te liggen. Ook hier speelt het achterhaalde concept van de centrale stad door in de planning. Het lijkt zoveel krachtiger om de bedrijvigheid aan te sluiten op de levensaders van het economische netwerk.

De mobiliteit

Alle investeringen in de ruimte leiden uiteindelijk tot een voor Nederland ongekennde nieuwe mobiliteit. Dit blijkt in extreme mate in de Haarlemmermeer. Nu al is de infrastructuur in de regio zwaar belast. Met name de autowegen worden gebruikt voor verschillende doeleinden: lokaal, regionaal, nationaal, internationaal, woon-werkverkeer, vrachtverkeer, enzovoort. Dit probleem zal nog toenemen gezien de vele investeringen die in de polder en de directe omgeving gepland zijn. De problematische situatie wordt verder in de hand gewerkt door de gebrekkige openbaar vervoerstructuur, die weinig flexibel is en niet aansluit bij de kris-kras relaties die de huidige maatschappij kenmerken. Met name de oost-west-relaties zijn in de polder ronduit slecht. Een kronkelende zuid-tangent zal daarin geen verandering brengen. Het gevolg van dit alles is dat de geplande economische investeringen slecht renderen en de mogelijkheden van de regio onvoldoende benut worden. Niet alleen de bestaande of geplande bedrijvigheid zal geremd worden door de slechte bereikbaarheid. Ook zullen er geen nieuwe economische activiteiten ontstaan daar voldoende economisch draagvlak ontbreekt.

Het belang van bereikbaarheid is overigens ook een thema voor het woon- en leefmilieu. De regio kan worden beschouwd als een geweldig woon-, werk- en leefgebied met bossen, plassen, zee, een historische oude stad, een luchthaven, een roeibaan, twintig bioscopen, dertig theaters, enzovoort. Of die voorzieningen ook echt deel uitmaken van dit leefmilieu is echter afhankelijk van de bereikbaarheid. De infrastructuur is de verbindende schakel.

EEN REGIONALE VERSTEDELIJKINGSOPGAVE, EEN STRATEGIE

Er staan in de regio enorm veel investeringen op de rol, er zijn geweldige uitdagingen ook in relatie tot de huidige problematiek en opgaven. Daarbij is het de vraag of bij de uitdaging één oplossing hoort. Waarschijnlijk niet. Zoals al in de inleiding staat, is het onmogelijk de toekomst te voorspellen. Het is dan ook niet mogelijk één eindplan te maken. Stel dat alle functies die op de ARCAM-kaart staan tot het jaar 2010 in de polder worden neergeplempt. Wat is dan het programma voor de vijftien jaar daarna? Is dat nog eens zoveel? De uitdaging is dan ook veel meer om een strategie te ontwerpen die als kenmerk heeft dat de geplande ontwikkelingen daarin passen en ontwikkelingen die we niet kunnen voorzien niet belemmerd worden. Dit lijkt een onmogelijkheid, maar het is al een hele stap verder dan een eindplan. Een dergelijke benadering geeft ook inhoudt aan het begrip duurzaamheid op het niveau van de verstedelijkingsopgave: het openhouden van mogelijkheden voor huidige en toekomstige generaties.

Infrastructuur als kader

Er is ook een noodzaak om te investeren in de infrastructuur van het gebied, zowel direct als indirect. De infrastructuur (in de breedste zin des woords) is een middel om economische ontwikkelingen mogelijk te maken en te bevorderen. Mogelijke oplossingsstrategieën zijn:

- het ontwikkelen of bestemmen van specifieke infrastructuur voor specifieke doeleinden;
- het ontwikkelen van een gedifferentieerd vervoerssysteem dat functies met knooppunten verbindt.

Een programma voor de verstedelijking

Het zal nog een lange zoektocht vergen naar het programma voor de Haarlemmermeer. De gespleten identiteiten, de relatie tussen oude en nieuwe gebieden, de economische ontwikkelingen, en de schaarste van de ruimte vragen om een standpunt. Evenals de situeren en invulling van nieuwe woon- en werkgebieden en

recreatieve voorzieningen, zodat een goede aansluiting op het regionale vervoerssysteem mogelijk is. Dit programma zal een bepaalde flexibiliteit moeten bezitten als strategisch instrument richting een verre toekomst en een soort stedelijkheid definiëren die voorbijgaat aan de huidige monotonie en uitspraken moeten doen over de toekomst van de bestaande stedelijke gebied. Het is de vraag of Hoofddorp en Nieuw-Vennep ernaar moeten streven opgenomen te worden in de vaart der volkeren of zich juist moeten koesteren in hun huidige burgerlijkheid.

Schiphol

Met betrekking tot de economische mogelijkheden, netwerken en knooppunten in het gebied is Schiphol en omgeving een apart programmapunt. Schiphol is niet langer een luchthaven met een bedrijfsterrein waar de luchtvaartmaatschappijen hun hangars hebben. Schiphol moet worden opgevat als een veelzijdig stedelijk gebied. De kwaliteit van de ruimte wordt dan ook een relevant vraagstuk. Daarnaast is de opgave om de economische kracht van Schiphol zo in te zetten dat de voedingsbodem voor nieuwe activiteiten blijft bestaan. Dit vraagt om een samenhangende visie op mobiliteit, openbare ruimte en stedelijke voorzieningen.

Een voedingsbodem voor nieuwe activiteiten

Een ander economisch aandachtspunt is een offensieve ontwerpstrategie gericht op het creëren van een voedingsbodem voor (informele) activiteiten. Hierbij doet zich de vraag voor wat je moet plannen en regelen. Enerzijds om een teveel aan regels die belemmeringen opwerpen te voorkomen, maar anderzijds ook te voorkomen dat bepaalde functies of ontwikkelingen elkaar uitsluiten en een regenererend vermogen onmogelijk maken.

MOGELIJKE ONTWERPOPGAVEN

Op basis van het bovenstaande is een aantal mogelijke opgaven geformuleerd. Deze opgaven worden de komende tijd zeker bijgesteld op grond van verder stedenbouwkundig-onderzoek. Vervolgens zullen ze in multi-disciplinaire ontwerpteams worden uitgewerkt. Het voorlopige lijstje omvat:

Een ruimtelijke strategie

Er is een ruimtelijke structuur nodig voor de polder in de regio. Deze moet de kwaliteit bezitten om de komende decennia veel of weinig dynamiek op te vangen en verandering van functies mogelijk te maken. Dit kan door bijvoorbeeld een bepaalde overmaat in ruimte in het ontwerp op te nemen. De ruimtelijke structuur wordt bepaald door bestaande en nieuwe aanknopingspunten, aanleidingen, kwaliteiten, cruciale details en structuren, relaties en eenheden. Deze criteria gaan niet alleen uit van het polderlandschap, maar ook van de aanleidingen die infrastructuur, bestaande of toekomstige functies bieden. Deze structuur moet worden aangevuld met een strategie die moet voorkomen dat de polder dichtsluit en de Haarlemmermeer één groot verstedelijkt gebied wordt. Ook zullen er regels moeten worden ontwikkeld die voorkomen dat ontwikkelingen of functies elkaar overmatig hinderen en in plaats daarvan elkaar positief beïnvloeden. Deze opgave is vooral een onderzoek, daar op dit moment de kennis ontbreekt om een dergelijke structuur te ontwerpen. Het onderzoek moet starten met het in kaart brengen van de gevolgen van reeds genomen ruimtelijk relevante beslissingen, in de vorm van scenario's.

Een nieuw radicaal vervoerconcept

Alle investeringen in dit deel van de Randstad komen in de polder samen. Tezamen leiden de investeringen echter tot een mobiliteit waar de huidige en nieuwe infrastructuur niet op berekend is. De opgave is

dan ook een systeem te ontwerpen dat uitgaat van een beheersing van de vervoerstromen, en tegelijkertijd een concept dat voor de nieuwe stedelijke gebieden leidt tot een mindere belasting van de (hoofd-)infrastructuur. Tenslotte moet ook nieuwe infrastructuur worden ontwikkeld. Hierbij is de vraag wat deze verbindingen kenmerkt in termen van doelen, relaties, verbindingen, karakter, maar bovenal aanleidingen.

Schiphol als stad

Schiphol is allang niet meer enkel en alleen een luchthaven, maar ook een broedkamer van nieuwe economische activiteiten, een regionaal winkelcentrum, een toeristische attractie e.d. Deze verandering vraagt om een ander stedenbouwkundig concept. Wanneer Schiphol verdubbelt en er een draagvlak ontstaat voor nieuwe functies leidt dit tot extra mobiliteit. Deze zet de economische kracht van het gebied onder druk en vraagt om andere mobiliteitsoplossingen. De toegenomen economische activiteit vergt ook een andere stedenbouwkundige aanpak. Net als in de stad moeten uitspraken worden gedaan over de plek van nieuwe functies, openbaar en privé, verblijfsruimten en verkeersruimten, geborgenheid, oriëntatie en dergelijke.

Een andere opgave is de vormgeving van de relatie tussen Schiphol en Hoofddorp. De vraag doet zich namelijk waaruit deze bestaat. Nu speelt het leven zich op verschillende schalen af en bestaat de relatie enkel uit hinder en overlast. Het is inspirerend waartoe 'the best of both worlds' zou kunnen leiden.

De bestaande stedelijke gebieden

Het is de vraag of de dynamiek van bestaande stedelijke gebieden in de polder aansluit op de dynamische processen van bijvoorbeeld Schiphol of in de nieuwe stedelijke gebieden. Er is een scenario denkbaar dat Hoofddorp en Nieuw Vennep de aansluiting missen op de wereld van Peter Stuyvesant. De vraag is welke strategische investeringen moeten worden gedaan om te voorkomen dat deze steden werkelijk in de periferie van Schiphol terecht komen. Voorkomen moet worden dat dit de stadsvernieuwingsopgave voor de toekomst wordt.

Een 'informele' stad

De hypothese is dat de A4-corridor een enorme potentie bezit om uit te groeien als nieuwe broedkamer van informeel wonen, werken en recreëren in een stedelijke vorm. Het geeft hier ook aanleiding toe door de aanwezigheid van alle bedrijvigheid, de aanwezigheid van mega-infrastructuur en door de regels en geluidscontouren die nu een wel erg rigide grens in het landschap trekken. Onderzoek is nodig naar het programma, nieuwe vervoer- en onsluitingsprincipes en spelregels of voorwaarden die het ontstaan van nieuwe activiteiten bevorderen en andere uitsluiten. Dit onderzoek zal zich met name ook moeten richten op de processen die aan een dergelijk informeel proces ten grondslag liggen.

De nieuwe stedeling

Een nieuwe stedelijke programma voor de nieuwe bewoner van de polder moet onderwerp van discussie worden. Dit naar aanleiding van veranderende levensstijlen die zich niet laten vatten in percentages hoog en laag, goedkoop en duur. De vraag is hoe deze milieus eruit zien, welk radicaal mobiliteitspatroon en vervoersconcept daarbij hoort. Ook komt hierbij de vraag aan de orde wat de relatie van deze milieus is met het bestaande. Er moet een uitgangspunt worden gezocht bij de bijzondere kwaliteiten van de regio. Bij de ruimtelijk vertaling van het programma hoort ook een voorstel voor een ontwikkelingsstrategie die de mogelijkheden bezit om zich aan te passen aan de dynamiek van de maatschappij.

De kwaliteit van de leegte

Landschapsontwikkeling in het man-made landschap van de Haarlemmermeer is onderwerp van studie op basis van de invulling van de kwaliteiten van openheid, polderrand, open ruimte, leegte, vrijheid, adem en rust, maar juist ook in combinatie van de stedelijke dynamiek.

Recreatie in de regio

De toenemende recreatiebehoefte zal in de toekomst zeker een onderwerp van ontwerp worden. Dit kan de herontwikkeling betekenen van de omliggende plassen tot regionale recreatieve milieus. Ook andere meer pretparkachtige ontwikkelingen zijn denkbaar, bijvoorbeeld in de nieuwe Schiphol-stad. Een nieuwe badplaats 'Zilk aan Zee' lijkt een te onderzoeken optie te zijn, zolang de breekbare kwaliteiten van het kustlandschap uitgangspunt zijn van het ontwerp.

HET BOVENSTAANDE IS EEN INTERPRETATIE VAN
DRIE DAGEN DISCUSSIËREN OVER DE OPGAVEN
IN DE HAARLEMMERMEER. AAN DEZE DISCUSSIES
DEDEN MEE:

M. ALBERS, ONTWERPEN VOOR NEDERLAND
J. BLOM, INRO/TNO
L. BOELEN, RORO
R. DIJKSTRA, MAX1
P. HOL, GEMEENTE HAARLEMMERMEER
M. DE HOOG, GEMEENTE AMSTERDAM
A. HOORNSTRA, ONTWERPEN VOOR NEDERLAND
A. JOUSTRA, GEMEENTE HAARLEMMERMEER
H. KEIZER, GEMEENTE HAARLEMMERMEER
M. KLAREN, BVR
M. DE LANGEN, GEMEENTE HAARLEMMERMEER
H. MICHEL, WOONSTICHTING DE KEY
G. MIDDELKOOP, ONTWERPEN VOOR NEDERLAND
O. NORBRUIS, GEMEENTE HAARLEMMERMEER
G. VAN OTTERLOO, OMR -ADVISEURS
G. VAN RANDERAAR, BVR
T. SAATTENER, TAUW
H. SOL, TAUW
F. SPUYBROEK, IMC
B. UYTHOF, DOMOTICA-PLATFORM INVENIT
W. DE VISSER, RPD
E. ZUIDEMA, MAX1

HET RANDSTAD OVERLEG
RUIMTELIJKE ORDENING HEEFT
VORIG JAAR DE DISCUSSIE OVER
DE VERSTEDELIJING VAN HET
GEBIED TUSSEN AMSTERDAM-
ALMERE-AMERSFOORT VAN
NIEUWE IDEEËN VOORZIEN MET
DE OOSTFLANKSTUDIE. DE
STUDIE IS INMIDDELS EEN
EIGEN LEVEN GAAN LEIDEN. EEN
GROOT DEEL VAN DE BETROKKEN
BESTUURDEKS HEEFT AL EEN
KEUZE GEMAAKT TUSSEN DE
VIER GEPRESENTEERDE
MODELLEN. HET ZOU JAMMER
ZIJN ALS DE DISCUSSIE HIERTOEG
BEPERKT BLIJFT. ER BLIJVEN
NAMELIJK VOLDOENDE VRAGEN
OVER GEZIEN DE
VERSTEDELIJINGSDRUK DIE OP
HET GEBIED LIGT. HET GEBIED
ZAL ONTEGENZEGGELIJK EEN
GROTE TRANSFORMATIE
ONDERGAAN.

OOSTFLANK

SUBURBIA MET ECONOMISCHE KANSSEN

DE OOSTFLANK: EEN REGIONAAL

SUBURBIA MET ECONOMISCHE KANSSEN

Het Randstad Overleg Ruimtelijke Ordening heeft vorig jaar de discussie over de verstedelijking van het gebied tussen Amsterdam-Almere-Amersfoort van nieuwe ideeën voorzien met de Oostflankstudie. De studie is inmiddels een eigen leven gaan leiden. Een groot deel van de betrokken bestuurders heeft al een keuze gemaakt tussen de vier gepresenteerde modellen. Het zou jammer zijn als de discussie hiertoe beperkt blijft. Er blijven namelijk voldoende vragen over gezien de verstedelijkingsdruk die op het gebied ligt. Het gebied zal ontegenzeggelijk een grote transformatie ondergaan. De kwaliteiten van het huidige en toekomstige landschap moeten worden benoemd. Van belang zijn de ontwerp-opgave op regionale schaal, de noodzakelijke geleiding van de verstedelijkingsdruk en de mogelijkheden om door ruimtelijke investeringen de (economische) potenties van het gebied te benutten. Bovendien moet de groeiende mobiliteit een plaats worden geven in een te ontwikkelen ruimtelijk concept.

DE OOSTFLANK, REGIO OF STEDELIJK VELD

Voortbordurend op de Oostflankstudie is de verstedelijkingsopgave in dit gebied onder de loep genomen (waarbij overigens de opgave iets versimpeld is door Amsterdam als ontwerp-opgave buiten beschouwing te laten). Er is uitdrukkelijk niet gekozen voor het adopteren van één van de vier modellen.

De eerste constatering is dat er geen sprake is van één duidelijk afgekaderde regio. Het is eerder een onderdeel van een grote verstedelijkte zone van verstedelijkte gebieden waarvan het denkbaar is dat het begin in Breda ligt en het



einde in Amersfoort. Deze gebieden zijn middels infrastructuur, netwerken en relaties met elkaar verbonden. Voor elk punt in het gebied is de definitie van de regio anders, met name voor elk persoon en bedrijf, afhankelijk van het individuele mobiliteitspatroon. Het regionale concept is dan ook geen ontwerp-opgave. Van veel grotere importantie is het besef dat het gebied is opgebouwd uit een diffuus patroon van netwerken, die gedeeltelijk veel verder reiken dan de regio.

De compacte stad voldoet niet meer als concept. Voor de zoveelste uitbreiding van Amersfoort of Almere is het niet belangrijk dat deze aan de stad wordt gebouwd. In de praktijk blijken de nieuwe bewoners namelijk slechts voor een klein deel op deze stad te zijn gericht. Hun netwerken lopen over het gehele verstedelijkte gebied. Bereikbaarheid binnen dit gebied staat centraal. Nabijheid is achterhaald.

Het valt op dat binnen het fijnmazige en gedifferentieerde netwerk verbindingen zijn aan te wijzen die onvoldoende zijn gedimensioneerd of zelfs geheel ontbreken: met name de verbindingen tussen Utrecht en de polder, en Almere en Amersfoort. Het zijn voor het ontwerp meteen de interessante relaties, omdat ze mogelijkheden bieden voor nieuwe ontwikkelingen. De hypothese is dat door de polen Amersfoort, Almere en Utrecht aan elkaar te knopen een nieuw spanningsveld ontstaat, dat nieuwe kansen biedt. Almere wint aan economische kracht daar het niet langer eenzijdig is georiënteerd. Dit kan, tezamen met een toegenomen kracht, van het gehele gebied, ook een positieve uitstraling hebben naar Lelystad en Amsterdam Zuid-Oost.

De regionale opgave is dan ook het leggen van verbindingen om daarmee de mogelijkheden die het gebied heeft te benutten en nieuwe mogelijkheden te creëren.

Een enorme verstedelijkingsdruk

De Oostflank staat onder een enorme verstedelijkingsdruk. Enerzijds is er het restrictieve bouwbeleid in het Gooi en op de Veluwe, anderzijds liggen er plannen voor het bouwen van meer dan honderdvijftig-duizend woningen. Daarnaast worden op de Veluwe in grote aantallen recreatiehuisjes het gehele jaar bewoond, en neemt het aantal 'tweede huisjes' een grote vlucht. De al decennia voortdurende suburbanisatie uit Amsterdam en Utrecht is nog lang niet ten einde. Er zullen (op aparte terreinen) ook nog eens vele vierkante meters bedrijfsruimte worden gebouwd. Ook voor de bedrijven geldt dat de (Rand)stad voor de rand wordt verruild.

Dergelijke ontwikkelingen vergen een antwoord op de vraag hoe om te gaan met de schaarse ruimte. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het tot stand brengen van synergie tussen functies of ruimtelijke kwaliteit. Dit lijkt ook nodig, gezien het dreigende gevaar dat de ongebreidelde monotonie in de polder doorzet. Hieraan ligt het idee ten grondslag van de overvloed aan ruimte ten opzichte van het 'oude land'. Toch is deze overvloed relatief, het ontkent de kwaliteit van het landschap van de polder en ook het belang van deze ruimte op een hogere schaal.

Een andere, even angstwekkende monotonie is het reeds bestaande gebrekkige en identieke karakter van nieuwe stedelijke gebieden; of ze nu op het oude of het nieuwe land liggen, ze zijn veelal uitwisselbaar.

Deze verstedelijkingsopgave vraagt voor de lange termijn om een visie, om het formuleren van beleidsdoelstellingen, uitspraken over het oude en het nieuwe en uiteindelijk het definiëren van de uitgangspunten voor het ontwerp.

Infrastructuur als strategische investering

Uit een analyse van het gebied is de hypothese ontstaan dat infrastructuur op een schaal van 300 kilometer (economisch) stuwend is, op 100 kilometer (voor wat betreft mobiliteit) volgend, op 30 kilometer stuwend, op 10 volgend, op 3 stuwend, op 1 volgend en op 0,3 kilometer stuwend. Deze theorie biedt aanknopingspunten voor een analyse van het gebied. Opvallend is namelijk het netwerk met een maaswijdte van grofweg 30 kilo-

meter zoals dat over het gebied ligt. Daarnaast wordt het gebied doorsneden door infrastructuur met een schaal van 300 kilometer. Nu doen zich echter twee problemen voor.

Ten eerste was de voornaamste functie van de weginfrastructuur vroeger het verbinden van steden onderling. Met de toenemende mobiliteit is de historische vergissing gemaakt niet een apart netwerk aan te leggen voor lange afstanden, maar het bestaande net op te waarderen. Dit heeft nu tot gevolg dat snelwegen gebruikt worden voor lokaal, regionaal, nationaal en internationaal vervoer. Of dit echter een pleidooi betekent voor het aanleggen van nieuwe infrastructuur is de vraag. Het is ook mogelijk om door het beheer van vervoersstromen de functies te scheiden. Bij nieuwe investeringen in de infrastructuur moet de afweging worden gemaakt of in verbindingen of ontsluitingen wordt geïnvesteerd.

Ten tweede is het netwerk met een maaswijdte van 30 kilometer verre van compleet. Met name de relatie tussen Utrecht en de polder, en Almere en Amersfoort zijn slecht. Dagelijks perst het verkeer zich nu over een te smalle weg of brug de polder in of uit. Wil er niet een verlamme congestie ontstaan, dan zal er in deze lijnen moeten worden geïnvesteerd. Dit kan in weg-infrastructuur, maar de planningsvrijheid in de polder en de nieuwe verbindingen dagen ook uit na te denken over een geheel ander vervoerconcept.

Het landschappelijk schoon als onderdeel van de verstedelijkingsopgave

Als iets de kwaliteit van het gebied in al zijn verscheidenheid bepaalt, dan is dat wel het landschap. De Veluwe, de randmeren, de oude polders, de Utrechtse Heuvelrug, de Eemvlei, maar ook niet te vergeten de Flevopolder. Het oude land kan worden beschreven als zeer waardevol, zowel wat betreft natuur- als cultuurhistorische waarde. Voor de polder is de waardering vaak iets minder, terwijl de leegte, de ruimte een onderschatte kwaliteit is. Deze kwaliteiten staan sterk onder druk als gevolg van de geplande woningbouw, de bedrijvigheid, de ongeplande verstedelijking en de industrialisatie van de agrarische sector.

Nu is het goed te beseffen dat deze landschappelijke kwaliteiten grotendeels door de mens zelf zijn gemaakt en dat er dus een eenvoudige uitdaging ligt om iets anders te creëren met eenzelfde of meer schoonheid. Een dergelijke houding kan ook voorkomen dat open ruimten worden bestempeld als onaantastbaar, waardoor kansen blijven liggen. De Oostflank heeft niet echt behoefte aan een eigen Groene Hart-dogma.

De landschappelijke kwaliteit, de rust en de ruimte dragen ook een economische kans in zich, als het gaat om het ontwikkelen van de regionale recreatieve voorzieningen. Deze bedrijfstak zal in de toekomst een steeds groter deel uit gaan maken van het nationaal inkomen. Het gebied heeft alle mogelijkheden om daar een graantje van mee te pikken. Het Randmeer, bijvoorbeeld, zou kunnen worden beschouwd als de rivier die tussen het oude en het nieuwe land loopt en aanleiding geeft tot de meest geweldige activiteiten, overigens niet alleen recreatie, maar ook wonen en werken. Het is echter alsof de kwaliteiten door geen enkele planoloog worden opgemerkt. Het Randmeer is bijna onbereikbaar en als het dat wel is, is dat geen reden geweest er iets moois van te maken.

MOGELIJKE ONTWERPOPGAVEN IN DE OOSTFLANK-REGIO

Het verstedelijkingsconcept dat voortkomt uit het voorgaande is dat van het gebied als een fijnmazig netwerk, waarbij een aantal nieuwe verbindingen wordt voorgesteld. Deze verbindingen zijn een bypass of nieuwe slagader voor dit deel van de Randstad. Aan het netwerk worden nieuwe locaties gehangen waar nieuwe stedelijke programma's worden geprogrammeerd met een grote verscheidenheid aan functies, karakter en vorm. Op de knooppunten van nieuwe en oude verbindingen zal draagvlak ontstaan voor nieuwe functies, economische ontwikkeling en draagvlak voor hoogwaardig vervoer. De deelopgaven die hieruit voort vloeien zijn:

Een strategie

Het verstedelijkingsconcept vereist een strategie; een 'frame for action'. Deze strategie moet flexibel zijn in de tijd en een zelfgenererend vermogen bezitten. De flexibiliteit is noodzakelijk om veranderingen op te vangen die het gevolg kunnen zijn van een explosieve of juist stagnerende groei, ontwikkelingen in de technologie, enzovoort. Flexibiliteit betekent dan ook het voorkomen van belemmeringen voor toekomstige ontwikkelingen en zo ook een wezenlijk duurzame ontwikkeling.

De strategie moet uitspraken doen over de demarcatielijnen die moeten voorkomen dat het landschap dichtslibt. Met name op het oude land vergt dit de nodige creativiteit. Wanneer echter het idee van de centrale stad wordt verlaten, ontstaan nieuwe mogelijkheden op andere plekken, verbonden aan de infrastructuur.

Het 'frame' benoemt naast de demarcatielijnen ook de relaties tussen de verschillende stedelijke gebieden en de voorzieningen.

Ten slotte zou de strategie gekoppeld moeten worden aan een - bijvoorbeeld geprivatiseerd - exploitatiemodel dat door loopt tot en met de beheerfase. Het idee is dat hierdoor ruimte ontstaat om wezenlijke duurzame en flexibele oplossingen te realiseren.

Het verstedelijkingsprogramma

Het is duidelijk dat de verstedelijkingsdruk in de regio om een concept vraagt. Dit concept moet uitspraken doen over de gewenste ontwikkelingen op de lange termijn en een kader scheppen waarbinnen deze ontwikkelingen een plaats krijgen. Een dergelijk verstedelijkingsprogramma moet aan twee voorwaarden voldoen: flexibiliteit en differentiatie.

Differentiatie is als thema een reactie op de huidige monotonie en de angst voor differentiatie op het niveau van de woonbuurten. Juist differentiatie op het regionale schaalniveau zou tot een interessante verscheidenheid kunnen leiden. Voorkomen moet worden dat er een homogeniteit ontstaat door teveel heterogeniteit op een bepaalde schaal. De differentiatie kan worden ontleend aan de aanleidingen en aanknopingspunten die het gebied geeft. Dit kan gaan om de aanleidingen die de infrastructuur biedt, de bereikbaarheid van voorzieningen die met deze infrastructuur te maken heeft, of het bestaande stedelijk landschap. Ook is het mogelijk te denken aan nog te creëren aanknopingspunten zoals een nieuw stedelijk landschap, de cultuur die daarbij hoort, of een arrangement van voorzieningen dat vanuit een bepaalde plek bereikbaar is.

Leefmilieu

De verstedelijking zal ergens neer slaan. De vraag is interessant op wat voor schaal dit zal gebeuren. Hierbij zijn verschillende modellen mogelijk, die variëren al naar gelang de plek van een dergelijke gebied in het netwerk. De schaal kan de stad zijn, de regio, de wereld, maar ook enkel en alleen de woonbuurt. Dit hangt sterk samen met het gevoel van thuis. Dit gevoel zal voor iedereen anders zijn. Afhankelijk van de bereikbaarheid van de plek en de aanleidingen die het stedelijke landschap biedt of die worden gecreëerd, zal het verschillen en leiden tot nieuwe en andere milieus. (Dit is overigens een omkering van het idee dat we op zoek moeten naar het definiëren van woonculturen en leefstijlen en daar vervolgens een milieu bij moeten ontwerpen.)

Deze verzameling van milieus, of stedelijke eenheden leidt tot het inspirerende beeld van een stad bestaande uit allerlei losse eenheden. Vanuit deze eenheden is het eenvoudig bepaalde voorzieningen te bereiken door een snelle hoofdinfrastructuur. Het totaal van deze eenheden, kan door de differentiatie en de afwisseling tussen vol en leeg een interessant stedelijk landschap opleveren.

Een nieuw vervoersysteem

De maagdelijkheid van de polder, gecombineerd met de omvang van het investeringsprogramma en de fijnmazigheid van het huidige netwerk maakt het mogelijk een nieuw vervoerconcept te ontwikkelen. Dit concept moet aansluiting vinden bij de netwerken. Dit betekent snelle lange afstandroutes en een goede aansluiting van vervoersystemen.

Het ontwerp van het landschap

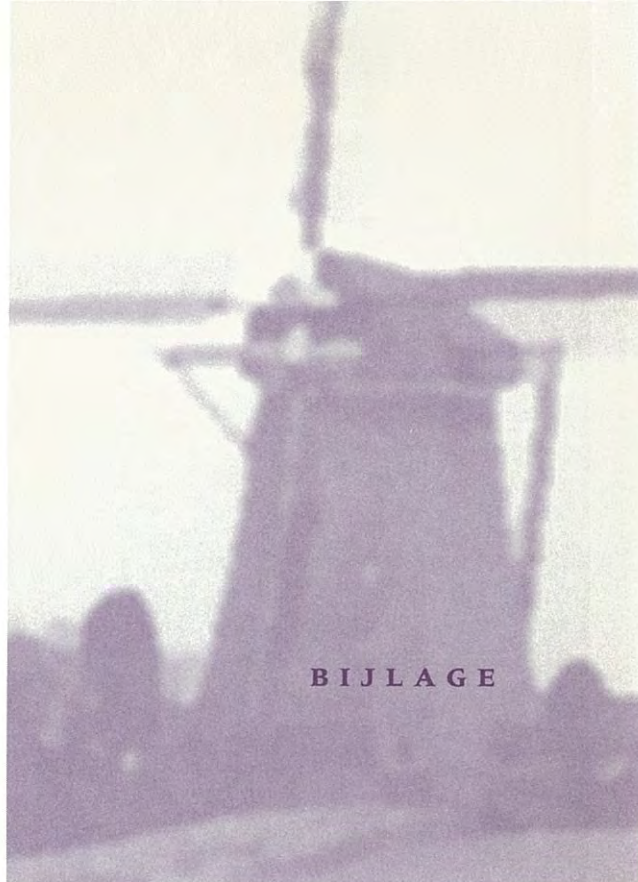
Om te voorkomen dat de polder dichtslibt met huizen, kassen of bos is het goed te onderzoeken wat nu de kwaliteiten van de polder zijn. Een soortgelijke opgave geldt voor het 'oude land'. De angst is hier echter niet het dichtslippen van het gebied door geplande, maar door ongeplande activiteiten. Met name de teloorgang van de agrarische sector draagt het gevaar in zich dat er een functiewijziging tot stand komt die leidt tot een verdere verstedelijking. De opgave op het oude land is een offensieve strategie te ontwerpen met als doel wonen, werken, en recreëren te integreren met het stedelijke landschap.

Infrastructuur als strategische investering

Één van de taken van de stedenbouw en ruimtelijke ordening, zo loopt als een rode draad door de stukken van Ontwerpen voor Nederland, is het scheppen van kansen, het mogelijk maken van nieuwe ontwikkelingen en het voorkomen van belemmeringen. Het is overduidelijk dat een dergelijke uitdaging zich hier voordoet. Er is ontwerpend onderzoek nodig naar de kansen die ontstaan door het aanleggen van nieuwe verbindingen, maar bovenal naar de plekken waar kansen ontstaan en de voorwaarden die er voor nodig zijn. Deze voorwaarden zullen te maken hebben met de kenmerken van de plek in relatie tot de infrastructuur, maar ook afhankelijk zijn van het programma en de vormgeving van exploitatie en beheer.

HET BOVENSTAANDE IS EEN INTERPRETATIE VAN DRIE DAGEN DISCUSSIËREN OVER DE OPGAVEN IN DE OOSTFLANK. AAN DEZE DISCUSSIES DEDEN MEE:

- H. ABRAHAMS, GEMEENTE AMERSFOORT
- M. ALBERS, ONTWERPEN VOOR NEDERLAND
- A. BHALOTRA, KUIPER COMPAGNONS
- A. BIJLHOLT, KUIPER COMPAGNONS
- F. LE CLERQ, TWIJNSTRA EN GUDDE
- G. HAEST, WERKGROEP 2' DUIZEND
- D. HENDRICKS, KOLPRON
- A. HOORNSTRA, ONTWERPEN VOOR NEDERLAND
- T. DE JONG, TU DELFT
- W. VAN DER KANT, PROVINCIE UTRECHT
- S. KRUIS, GEMEENTE AMERSFOORT
- G. MIDDELKOOP, ONTWERPEN VOOR NEDERLAND
- C. OFFEREINS, GEMEENTE AMERSFOORT
- G. VAN OTTERLOO, OMR-ADVISEURS
- C. RADEMAKER, PROVINCIE UTRECHT
- W. DE RIDDER, STICHTING MAATSCHAPPIJ EN ONDERNEMING
- H. SPAANS, GEMEENTE ALMERE
- F. SPUYBROEK, IMC
- S. WEVER, PROVINCIE FLEVOLAND



BIJLAGE

BESTUUR

PROF. DR. W. LEMSTRA
BURGEMEESTER VAN HENGLO (VOORZITTER);

MR. D. VAN DER VEER
DIRECTEUR BNA (PENNINGMEESTER);

IR. H. L. SWETS
BESTUURSLID STAWON (SECRETARIS);

MR. R. LUCHTENVELD
WETHOUDER RO EN VH, GEMEENTE AMERSFOORT (LID);

J. W. VAN GEUNS
WETHOUDER RO EN VH, GEMEENTE HAARLEMMEER
(LID).

PROJECTBUREAU OVN

DRS. G. W. MIDDELKOOP
BUREAU MIDDELKOOP, (DIRECTEUR STIC-
TING ONTWERPEN VOOR NEDERLAND)

DRS. ING. A. HOORNSTRA
(PROJECTLEIDER)

M. HELSDINGEN-VERËL
(SECRETARIAAT)

ONDERZOEKS- INSTELLINGEN EN ADVIESBUREAUS

BUREAU MIDDELKOOP
HEEMSTEDÉ

BVR
UTRECHT

DE PRINCIPAAL

KOLPRON CONSULTANTS BV
AMSTERDAM

KUIPER COMPAGNONS
ROTTERDAM

NEDERLANDS
ARCHITECTUURINSTITUUT
ROTTERDAM

OMR-ADVISEURS
HEEMSTEDÉ

RIGO RESEARCH & ADVIES
AMSTERDAM

SOCIAAL EN CULTUREEL
PLANBUREAU
RIJSWIJK

STICHTING
EXPERIMENTEN
VOLKSHUISVESTING
ROTTERDAM

STIMULERINGSFONDS
VOOR ARCHITECTUUR
ROTTERDAM

TAUW CIVIEL EN BOUW BV
DEVENTER

TU-DELFT
DELFT

VERWEY JONKER INSTITUUT
UTRECHT

WERKGROEP '2DUIZEND
AMERSFOORT

WITTEVEEN & BOS,
RAADGEVENDE INGENIEURS
AMSTERDAM

FINANCIËLE ONDERSTEUNING

BOUWRAI
AMSTERDAM

GEMEENTE AMERSFOORT

**GEMEENTE
HAARLEMMEER**

MINISTERIE VAN VROM
DEN HAAG

MINISTERIE VAN V&W
DEN HAAG

MINISTERIE VAN OCW
ZOETERMEER

STAWON/BNA
AMSTERDAM

BIJDRAGEN IN 'NATURA'

WOONSTICHTING DE KEY
AMSTERDAM

MOES BOUWBEDRIJF
ZWOLLE

AHREND INRICHTEN BV
AMSTERDAM

BOUWRAI
AMSTERDAM

LEDEN VAN DE RAAD VAN ADVIES

VOORZITTER: H.J.L. VONHOFF
PROVINCIE GRONINGEN

DRS. TH. BALT
STARO

DRS. R. DEN BESTEN
NS

DRS. J.C. BLANKERT
VNO-NCW

**L.M. BOUWMEESTER-DEN
BROEDER**
PROVINCIE FLEVOLAND

PROF.DR. A.F. CASPARI
STAGG

IR. W. DIK
KPN

MR. J.P.H. DONNER
WETENSCHAPPELIJKE RAAD VOOR HET
REGERINGSBELEID

DRS. P.P.H. DORDREGTER
VNG

PROF.DR. R. DEN DUNNEN
MINISTERIE VROM

DRS. A.G. JACOBS
INTERNATIONALE NEDERLANDEN BANK NV

MR. T.H.J. JOUSTRA
MINISTERIE LNV

MR. E. KORTHUIS-ELION
PROVINCIE UTRECHT

DRS. E.H.T.M. NIJPELS
WERELD NATUUR FONDS

MR. C.J. NYQUIST
VERENIGD STREEKVERVOER NEDERLAND

MR. R.J.J.M. PANS
GEMEENTE ALMERE

IR. A.B.M. VAN DER PLAS
MINISTERIE VAN V&W

IR. H. POST
NVTL

PROF.DR.IR. H. PRIEMUS
TU DELFT

IR. J.M. SCHRIJNEN
BNS

**PROF.DRS. A.J. VAN DER
STAAY**
SOCIAAL EN CULTUREEL PLANBUREAU

IR. P.O. VERMEULEN
NV BANK NEDERLANDSE GEMEENTEN

PROF.IR. C.J.M. WEEBER
BNA

PROF.DR.ING. C. DE WIT
STAWON

MR. W.C.T.F. DE ZEEUW
PROVINCIE NOORD-HOLLAND

NETWERK VAN DE STICHTING ONTWERPEN VOOR NEDERLAND

Volkshuisvesting en markt

IR. F. ARMBRUST
NCIV

IR. F.M. VAN BEEK
AEGON NV, VASTGOED

DRS. J.H.R. BERGH
MINISTERIE VAN VROM, DGVH

Y.GIETEMA
NEDERLANDSE WOONBOND

IR. J. HAAN
MUWI VASTGOED ONTWIKKELING BV

DRS. H.HENDRIKS
DE PRINCIPAAL

PROF. DR. P. HOOIMEYER
RIJKSUNIVERSITEIT UTRECHT, VAKGROEP
PLANOLOGIE

DRS. R.P. KEMPE
BUREAU MIDDELKOOP

ING. S. KRUIS
GEMEENTE AMERSFOORT, SECTOR
RUIMTELIJKE ORDENING EN ECONOMIE

IR. P.M.F. KUENZLI
PROJECTBUREAU LEIDSE RIJN

DRS. A.H. MOERMAN
ALGEMENE WONINGBOUWVERENIGING DEN
HAAG

B. NOORDEWIER
WONINGSTICHTING GRUNO

P.R. NIJHOF
MOES BV

M. OOSTENBRINK
STEDELIJKE WONINGDIENST AMSTERDAM

C.A. VAN DER SCHOOT
NWR

IR. J.T.G. SCHUTTEN
MUWI BOUW GROEP BV ROTTERDAM

DRS. J.G.C.M. SCHUYT
SEV

G. WESTERDIJK
MINISTERIE VAN VROM, DGVH

IR. B.A. VAN DER ZANDE
STEDELIJKE WONINGDIENST AMSTERDAM,
PROJEKTBEGELEIDING & ADVISERING

Bestuur en grondbeleid

DRS. S. FLEISCHEUER
GEMEENTE DEN HAAG, DIENST REO

DRS. G. KEERS
RIGO RESEARCH & ADVIES

DRS. L. DE KLERK
GEMEENTE ROTTERDAM, BESTUURSDIENST

IR. R. SOETEKOUW
TAUW CIVIEL EN BOUW BV

MR. J. WINSEMIUS
BUREAU MIDDELKOOP

IR. H.W. DE WOLFF
TU DELFT FACULTEIT DER GEODESIE

DR. P.G.J. ZELISSEN
GEMEENTE GRAVE,
ARCHITECTUUR LOKAAL

Mens en maatschappij

T. BOOI
STICHTING WERKGROEP '2DUIZEND

DR. L. DEBEN
UNIVERSITEIT VAN AMSTERDAM,
CENTRUM VOOR GROOT STEDELIJK
ONDERZOEK

H. DRAAISMA
WOONSTICHTING DE KEY

**PROF. R. VAN ENGELSDORP
GASTELAARS**
UNIVERSITEIT VAN AMSTERDAM,
SOCIAAL GEOGRAFISCH INSTITUUT

A.C. FORTGENS
DGVH, MINISTERIE VROM

DRS. T.T. DE HAAS
DGVH, MINISTERIE VAN VROM

DRS. G. HAEST
STICHTING WERKGROEP '2DUIZEND

DR. L. KARSTEN
UNIVERSITEIT VAN AMSTERDAM,
SOCIAAL GEOGRAFISCH INSTITUUT

A. LYSKES
DE PRINCIPAAL

DR. IR. H. MOMMAAS
KATHOLIEKE UNIVERSITEIT BRABANT,
VRIJETIJDWETENSCHAPPEN

DRS. M.J. VAN OOSTROM
DGVH, MINISTERIE VAN VROM

DR. W. OSTENDORF
UNIVERSITEIT VAN AMSTERDAM,
STUDY CENTRE FOR THE METROPOLITAN
ENVIRONMENT

PROF. DRS. P. RADEMAKER
PHILIPS INTERNATIONAL BV

DR. W.J. DE RIDDER
STICHTING MAATSCHAPPIJ EN
ONDERNEMING

DRS. TH.H. ROES
SOCIAAL EN CULTUREEL PLANBUREAU

DRS. A.C. VAN DER VEEN
STICHTING ONTWERPEN VOOR NEDERLAND

B. DE WIT
JOURNALISTE

Verkeer en vervoer

DRS. M. DAMEN
RIGO RESEARCH & ADVIES

E.H. GLASIUS
RAI VERENIGING

IR. P.J.A. OORTWIJN
GRONTMIJ, ZUID HOLLAND

IR. M. F. M. REICHERT
BY ARTICON ARCHITECTEN- EN
INGENIEURSBUREAU

IR. G. ROELEVELD
MINISTERIE VAN VROM

IR. B. SCHOTANUS
NV NEDERLANDSE SPOORWEGEN, REIZIGERS

F.F. SPUJIBROEK
IMC/FRANS SPUJIBROEK MGT. BV

MR. R.J.M. STURM
NV LUCHTHAVEN SCHIPHOL

IR. M.W.M. VAN DEN TOORN
LANDSCHAPSARCHITECT

PROF. IR. M. VAN WITSEN
EUROTRANSPORT CONSULT

DRS. F.C.O. VAN WIJK
RIGO RESEARCH & ADVIES

Bedrijven en voorzieningen

IR. J.N.R. BERGER
TUNS + HORSTING ARCHITECTEN

DRS. J.C.T.M. DOORAKKERS
VERENIGING VNO-NCW

D.A. HENDRICKS
KOLPRON CONSULTANTS BV

IR. J.J.W. HEUVELINK
BUREAU JAN BROUWER ASS.

DR. A.C.M. JANSEN
UNIVERSITEIT VAN AMSTERDAM,
ECONOMISCH GEOGRAFISCH INSTITUUT

DRS. J.A.M. MEUWISSEN
KOLPRON CONSULTANTS BV

IR. R.F.C. STROINK
TRAMMEL CROW NEDERLAND

MR. J. VOGELAAR
UNIGRO NV

IR. C. WILLEMS
BRASSER TEEUWISSE PAUW WILLEMS

Techniek en milieu

IR. TH. ASSELBERGS
HOOGSTAD ARCHITECTEN

IR. A.J. BAAYEN
MINISTERIE VAN VROM, DGM

ING. J.C.P.M. BRAUN
VERMEER GROND & WEGEN

IR. T.J. DEELSTRA
NEDERLANDS INSTITUUT VOOR DUURZAME
STEDELIJKE ONTWIKKELING

IR. F.B. DINKLA
WITTEVEEN EN BOS
RAADGEVENDE INGENIEURS

PROF. IR. H.J.M. HENGVELD
TAUW CIVIEL EN BOUW BV

PROF. DR. IR. T.M. DE JONG
TU DELFT
FACULTEIT BOUWKUNDE, MILIEUPLANNING

PROF. IR. J. KRISTINSSON
ARCHITECTENBUREAU KRISTINSSON &
KRISTINSSON

IR. P.W. LAHAYE
INGENIEURS BUREAU ORANJEWOUD BV

DRS. P.J. VAN MAL
NBM-AMSTELLAND,
GROEPSDIRECTIE
INFRASTRUCTUUR & MILIEU

P.S.D. VAN OMME
NBM-AMSTELLAND,
GROEPSDIRECTIE
INFRASTRUCTUUR & MILIEU

IR. J.C. PADBERG
ERA BOUW BV

IR. J. POST
BOOSTING

DRS. J. RUTTEN
RUTTEN COMMUNICATIE ADVIES BV

IR. F. SMIT
INGENIEURS BUREAU ORANJEWOUD BV

IR. H.L. SWETS
SWETS EN VAN VOORDEN BV

E. TRUIJENS
STICHTING ONTWERPEN VOOR NEDERLAND

DRS. B.H. UYTHOF
DOMOTICA PLATFORM NEDERLAND
INVENIT

Ruimtelijke ordening

IR. H.N. ABRAHAMS
GEMEENTE AMERSFOORT, RUIMTELIJKE
ORDENING EN ECONOMIE

R. AGTERBOS
RAI AMSTERDAM, PROJECT MANAGEMENT

IR. E. BRANDES
MINISTERIE VAN VROM, RPD

DRS. A. EVERTS
PROVINCIE UTRECHT,
DIENST RUIMTE EN GROEN

DRS. K.B. DE GRAAF
BOUW/MISSET UITGEVERIJ BV

DR. IR. A. GRAAFLAND
TU DELFT,
FACULTEIT DER GEODESIE

DRS. W.A. HAESER
MINISTERIE VAN VROM,
KWALITEIT OP LOCATIE

DRS. W.M. DE JONG
MINISTERIE VAN VOLKSHUISVESTING,
RUIMTELIJKE ORDENING EN
MILIEUBEHEER, RPD

IR. M. DE LANGEN
GEMEENTE HAARLEMMEERMEER,
RUIMTE WONEN EN ECONOMIE

ING. T. MEIJER
PROVINCIE UTRECHT,
DIENST RUIMTE EN GROEN

DRS. C.J. OFFEREINS
GEMEENTE AMERSFOORT, DIENST
RUIMTELIJKE ORDENING EN ECONOMIE

IR. G. VAN OTTERLOO
OMR-ADVISEURS

PROF. DR. A.J.M. ROOBECK
UNIVERSITEIT VAN AMSTERDAM,
ECONOMISCH GEOGRAFISCH INSTITUUT

DRS. H. SPAANS
GEMEENTE ALMERE, DIENST R.V.M.

DRS. J. VAN DER STOEP
PROVINCIE GELDERLAND, DIENST R.W.G.

IR. C. VAN TRICHT
VERENIGING STADSWERK

DRS. E.C. VAN UUM
MINISTERIE VAN VROM, RPD

IR. W. DE VISSER
MINISTERIE VAN VROM, RPD

DRS. S.M. WEVER
PROVINCIE FLEVOLAND,
AFDELING RO EN VH

Stedebouw, architectuur

IR. H.E. BAKKER
BVR

IR. A.K. BHALOTRA
KUIPER COMPAGNONS

IR. A.J.W. DEKKING
TOPOS ARCHITECTEN BV

IR. R.J.H. DOCTER
MINISTERIE VAN OCW

R. VAN DER DONK
REMP VAN DER DONK
ARCHITECTEN BNA BV

H. VAN DIJK
ARCHIS

IR. R. DIJKSTRA
MAX 1

MR. A. ENNING
MINISTERIE VAN VROM, RGD

PROF. IR. D.H. FRIELING
TU DELFT, FACULTEIT BOUWKUNDE

IR. A.H. GEUZE
WEST 8 LANDSCAPE ARCHITECTS

DRS. M.H.J.M. VAN HECK
MINISTERIE VAN OCW

G.J. HENDRIKS
DE ARCHITEKTENGROEP L.R.R.H.V.G.M.

IR. M. DE HOOG
DE HOOG ONTWERP + ONDERZOEK

DRS. C.M. JANSEN
ARCHITECTUUR LOKAAL

IR. M. KLAREN
BVR

IR. M. KLOOS
ARCAM

IR. P. KOELEWIJN
K3 ARCHITECTUUR EN PLANNING

IR. H. MICHEL
DE PRINCIPAAL

IR. T.T. OVIING
OVIING ARCHITECTEN BV

PROF. IR. W. PATIJN
ARCHITECTENBUREAU WYTZE PATIJN,
RIJKSBOUWMEESTER

IR. D. POUDEROYEN
DICK POUDEROYEN ARCHITECTUUR BV

DRS. J. RODERMOND
DE ARCHITECT TEN HAGEN & STAM BV

DRS. J.H. VAN RIJN
BOND VAN NEDERLANDSE ARCHITECTEN

PROF. IR. K. RIJNBOUTT
DE ARCHITEKTENGROEP L.R.R.H.V.G.M.

IR. T.C. RUIMSCHOTEL
KUIPER COMPAGNONS / DE BLAUWE
KAMER

J.E. VAN SCHELT
TAO ARCHITECTEN

TH. STEEMERS
MARGE ARCHITECTEN BV

IR. D. SIJMONDS
BUREAU H+N+S

PROF. DR. E.R.M. TAVERNE
R.U.G. INSTITUUT VOOR KUNST- EN
ARCHITECTUURGESCHIEDENIS

DRS. J. TELLINGA
NEDERLANDS ARCHITECTUUR INSTITUUT,
BIJZONDERE PROJECTEN

IR. H. TILMAN
DE ARCHITECT TEN HAGEN & STAM BV

IR. G.B. URHAHN
STEDEBOUWKUNDIG BUREAU URHAHN

IR. M.A. VISSER
ARCHITECTUUR MANAGEMENT

IR. E. VREEDENBURGH
ARCHIPEL ONTWERPERS

DR. IR. N. DE VREEZE
STIMULERINGSFONDS VOOR
ARCHITECTUUR

J. WEVERS
ACADEMIE VAN BOUWKUNST MAASTRICHT

COLOFON

DE TEKSTEN WERDEN GESCHREVEN DOOR

DRS. M. DAMEN
RIGO RESEARCH EN ADVIES

IR. F.B. DINKLA
WITTEVEEN+BOS, RAADGEVENDE INGENIEURS

DRS. G. HAEST
STICHTING WERKGROEP '2DUIZEND

DRS. H. HENDRIKS
DE PRINCIPAAL

DRS. ING. A. HOORNSTRA
STICHTING ONTWERPEN VOOR NEDERLAND

DRS. W.A.M. KROESEN
KOLPRON CONSULTANTS BV

DRS. J.A.M. MEUWISSEN
KOLPRON CONSULTANTS BV

DRS. G.W. MIDDELKOOP
STICHTING ONTWERPEN VOOR NEDERLAND

DRS. TH.H. ROES
SOCIAAL EN CULTUREEL PLANBUREAU

DRS. J.G.C.M. SCHUYT
SEV

E. TRUIJENS
STICHTING ONTWERPEN VOOR NEDERLAND

DRS. B.H. UYTHOF
DOMOTICA PLATFORM NEDERLAND INVENIT

DRS. A.C. VAN DER VEEN
STICHTING ONTWERPEN VOOR NEDERLAND

DR. IR. N. DE VREEZE
STIMULERINGSFONDS VOOR ARCHITECTUUR

IR. J.G. WIJNJA
WITTEVEEN+BOS, RAADGEVENDE INGENIEURS

MR. J. WINSEMIUS
BUREAU MIDDELKOOP

MET MEDEWERKING VAN

M. ALBERS
STICHTING ONTWERPEN VOOR NEDERLAND

DRS. R.P. KEMPE
BUREAU MIDDELKOOP

M. HELSDINGEN-VERÈL
STICHTING ONTWERPEN VOOR NEDERLAND

EINDREDACTIE

A.L. HOORNSTRA

R.P. KEMPE

A.C. VAN DER VEEN

J. WINSEMIUS

FOTO'S

JAN WINSEMIUS
AMSTERDAM

ONTWERP

CG ONTWERPERS
AMSTERDAM

DRUK

DRUKKERIJ ELCO BV
AMSTERDAM

AFWERKING

BINDWERK BV
AMSTERDAM

DE STICHTING ONTWERPEN VOOR NEDERLAND

De aandacht van de volkgemeenschap richt zich langzamerhand op de periode na de uitvoering van de VINEX, dus na het jaar 2005. De stichting Ontwerpen voor Nederland wil, onder auspiciën van de BNA, een platform zijn voor de discussie over de toekomst van de ruimtelijke ordening.

DE STICHTING HANTEERT EEN AANTAL UITGANGSPUNTEN:

Een samenhangend programma voor de ruimtelijke ordening in de volgende eeuw, de periode na de VINEX, is absoluut noodzakelijk. De discussie over de toekomstige inrichting van Nederland moet behalve over de woningbehoefte ook gaan over werken, recreatie, voorzieningen en mobiliteit. Aangezien de wereld en dus ook de planning, zich niet alleen op wijkniveau, of binnen gemeentegrenzen afspeelt, is het schaalniveau van de opgave (lokaal, regionaal, grenzen overschrijdend) een belangrijk aandachtspunt. Er wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de organisatorische en bestuurlijke aspecten van de ruimtelijke ordening, in zijn zin van haalbaarheid en uitvoerbaarheid. De stichting streeft naar voorstellen en ontwerpen die tot de verbeelding spreken, en die door hun realisme weten te overtuigen.

PROGRAMMA

Via discussies en nader onderzoek (ondermeer naar 'duurzaamheid' en 'tweedeling') wordt de ruimtelijke opgave voor de periode 2005-2025 op landelijk niveau, in kaart gebracht. Dit resulteert in een globaal programma voor de ruimtelijke inrichting van Nederland. Dit programma wordt geconcretiseerd, geïllustreerd en getoetst aan de hand van (stedenbouwkundige) uitwerkingen voor twee regio's, te weten de Haarlemmermeer en omstreken, en het gebied tussen Almere en Amersfoort ('de Oostflank'). Als gevolg van diverse ontwikkelingen vragen deze gebieden om een radicale, samenhangende, dynamische en regionale visie op de verstedelijking. Om tot een dergelijke visie te komen, worden workshops en discussiebijeenkomsten georganiseerd. In een later stadium werken multidisciplinaire ontwerpteams een aantal cruciale onderdelen uit van het regionale programma. De resultaten worden gepubliceerd in landelijke vaktijdschriften en eigen publicaties. In de loop van 1997 wordt een eindmanifestatie georganiseerd.

ORGANISATIE

De stichting Ontwerpen voor Nederland is in september 1995 opgericht. Meer dan honderd vertegenwoordigers uit diverse disciplines zijn inmiddels bij de stichting betrokken. De samenstelling van het bestuur is als volgt:

prof. dr. W. Lemstra, burgemeester van Hengelo (voorzitter);

mr. D. van der Veer, directeur BNA (penningmeester);

ir. H. L. Swets, bestuurslid STAWON (secretaris);

mr. R. Luchtenveld, wethouder RO en VH, gemeente Amersfoort (lid);

J. W. van Geuns, wethouder RO en VH, gemeente Haarlemmermeer (lid).

DIT BOEK BESTAAT UIT EEN VERZAMELING ESSAYS,
MANIFESTEN EN PAMFLETTEN. HIERMEE IS DOOR DE STICHTING ONTWERPEN
VOOR NEDERLAND STELLING GENOMEN VOOR HET VOEREN VAN EEN DEBAT
OVER HET PROGRAMMA VOOR DE RUIMTELIJKE ORDENING. BIJ DEZE IS EEN
VOORSCHOT GENOMEN.



Onder auspiciën van de BNA