

Opdracht aan ontwerpateliers Randstad 2040

Elien Wierenga (VROM-DGR) en Peter Heerema (Locus)
13 december 2007

Voorwoord en leeswijzer

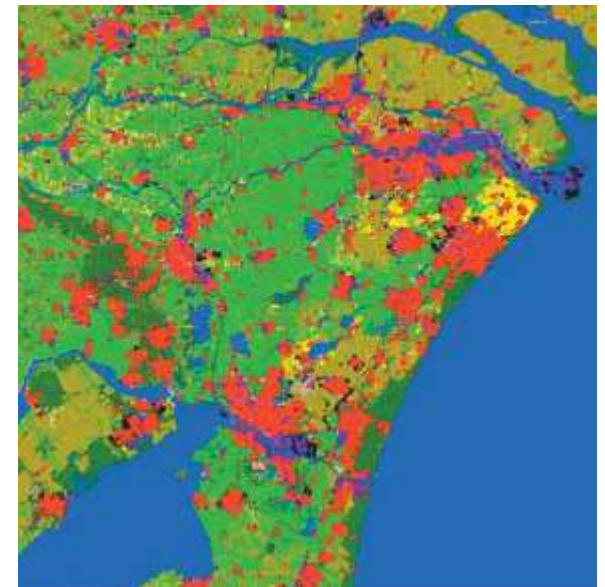
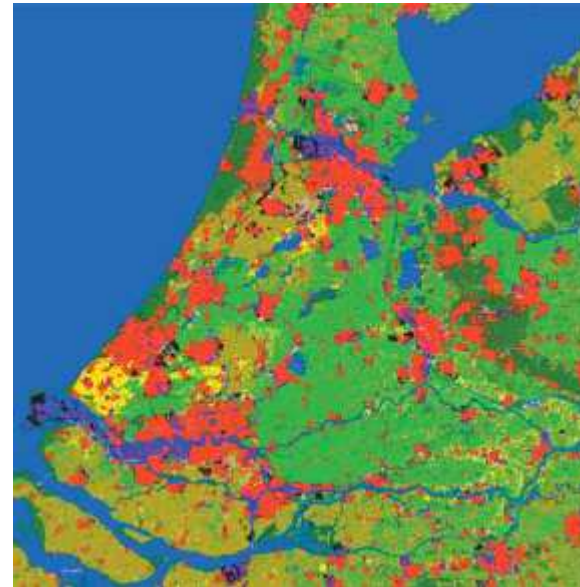
De toekomst van 2040 lijkt zeker en onzeker tegelijk. Zeker lijken de demografische voorspellingen, de daling van de gemiddelde huishoudensgrootte naar ongeveer 2 personen, het feit dat de bewoner van straks morgen geboren wordt. Onzeker lijken wat we straks doen aan activiteiten, de technologie, hoe we met elkaar omgaan, de economie en de effecten van klimaatverandering. In een eenvoudig systeem zouden we kunnen volstaan met projecties of prognoses. In een complex systeem zoals de Randstad moeten we vertrouwen op scenario's en verkenning van de dynamiek. Eén van de functies van toekomstverkenning is om over de onzekerheden na te denken, ze op te sporen en ze te bespreken. In die zin zijn de ontwerpateliers een onmisbare bouwsteen voor de visie en strategie voor Randstad 2040.

In dit document schetsen we de opdracht aan de ontwerpateliers. Het is een gezamenlijk vertrekpunt. De opbouw is als volgt:

1. Context voor de ontwerpateliers
2. Taak van de ontwerpateliers
3. Opdracht aan de ontwerpateliers
4. Kijkrichtingen 2040
5. Vraagstellingen
6. Ontwerpvrijheden
7. Uitkomsten

Bijlagen:

- I Impressies gespreksronde (input voor dit document)
- II Hink-stapsprong langs enkele Randstadbeelden
- III Documenten, kaarten en websites



TOELICHTING OPGAVEN

In juni 2007 is door het kabinet de Startnotitie Randstad 2040 uitgebracht. Het is het begin van het opstellen van een integrale Randstadvisie voor de langere termijn. Doel is de ontwikkeling van de Randstad naar een duurzame en concurrerende Europese topregio. De drie pijlers van 'people, planet, profit' vormen daarvoor een belangrijk uitgangspunt.

In de Startnotitie zijn drie hoofdpogaven voor de toekomst van Randstad benoemd:

- A. **een klimaatbestendige, veilige delta:** *garanderen van veiligheid tegen overstromingen vanuit zee en de rivieren en het klimaatbestendig vormgeven van het ruimtegebruik;*
- B. **bereikbaarheid en economische dynamiek:** *omdat de mobiliteit doorgroeit en de ruimte voor nieuwe infrastructuur beperkt is, moet de locatiekeuze voor wonen en werken en het verkeer en vervoersbeleid nóg beter op elkaar worden afgestemd; de Randstad moet ook op lange termijn aantrekkelijk en geschikt zijn voor economisch hoogwaardige activiteiten en hun personeel;*
- C. **voldoen aan de vraag naar kwaliteit in de ruimte:** *een diversiteit aan woonmilieus en woonomgevingen, gemakkelijk toegankelijke groengebieden nabij de steden en zorgen voor integratie van minderheden*

1. Context voor de ontwerpstudio's

Volgend jaar juli komt het kabinet met een integrale en regionaal gedragen visie op de Randstad in 2040 als duurzame en concurrerende Europese topregio. In de Startnotitie Randstad 2040 (zie hiernaast) is de agenda voor deze lange termijn neergezet.

De Startnotitie eindigt met veel vragen en onzekerheden. Er zijn tal van ruimtelijke dilemma's en onvoorziene consequenties, die nog verkend, uitgewerkt en besproken moeten worden.

Drie voorbeelden:

Voorbeeld 1: los het dilemma op tussen meer zoet en zout water in de Randstad vanwege stijging van de zeespiegel, bodemdaling en vollere rivieren, en voldoende ruimte om er ook te wonen en te werken

Voorbeeld 2: los het dilemma op tussen toenemende congestie op de verkeersnetwerken in en naar de Randstad en de wens om te komen tot een internationaal concurrerend hoogwaardig vestigingsmilieu

Voorbeeld 3: los het dilemma op tussen bevolkingstoename en het gevoel van volte in de Randstad

De keuzes voor de toekomst van de Randstad lijken dermate complex, fundamenteel en onzeker, dat het gevoel bestaat dat niet volstaan kan worden met het onverkort voortzetten van het huidige beleid. Er zijn nieuw in beeld te brengen zoekrichtingen nodig, die – doordat ze in beeld gebracht worden en op hun effecten beoordeeld – onderwerp van debat worden en uiteindelijk tot het domein van wenselijke toekomst kunnen gaan behoren.

TOELICHTING DISCUSSIEAGENDA

Op basis van de drie hoofdpogaven heeft het kabinet zeven onderwerpen geagendeerd die van grote betekenis zijn voor een duurzame ruimtelijke inrichting van de Randstad. Het betreft:

1. Klimaatbestendigheid van de laaggelegen delta.

De zeespiegel stijgt, de bodem daalt en door de rivieren stroomt steeds meer water. Blijven in de onder de zeespiegel gelegen Randstad vereist grote investeringen en fundamentele keuzen voor de langere termijn. Waar laten we water (tijdelijk) stromen, waar kunnen we wonen en werken?

2. Ruimtelijke investeringsstrategie.

Gaan we gericht investeren om de aanwezige krachten in de Randstad uit te bouwen en daarmee de internationale concurrentiepositie te verbeteren of zetten we in op het wegwerken van regionale verschillen?

3. Groenblauwe structuur als raamwerk voor verstedelijking.

Accepteren we verdere uitbreiding van het stedelijk ruimtegebruik of beschermen we het Groene Hart en andere waardevolle landschappen? Gaan we meer investeren en ruimte reserveren voor groen, ook als dat beperkingen oplevert voor wonen en werken?

4. Verstedelijkingsstrategie

Hoe vinden we een duurzame balans tussen wonen en werken naast ruimte voor groen? Hoe kunnen we de verstedelijking bundelen op een wijze die past bij de wensen van bedrijven en de woonconsument? Hoe 'stedelijk' of 'dorps' is die gebundelde verstedelijking? Hoeveel verdichting is in de steden mogelijk? Kan dat met hoogbouw?

5. Bereikbaarheid in relatie met ruimtelijke ontwikkeling.

Waar kunnen we het beste nieuwe woningen en bedrijven bouwen zodat auto en openbaar vervoer het beste worden benut? Waar en voor wie kan het openbaar vervoer een goed alternatief worden voor de auto? Hoe draagt het vervoersysteem het meeste bij aan de ontwikkeling van de Randstad tot een concurrerende topregio?

6. Ruimtelijk-economische typering en structuur.

Hoe gaan we om met goederentransport en de mainports op een zodanige manier dat de Randstad een prettige plek blijft met een hoge ruimtelijke kwaliteit en internationale aantrekkingskracht?

7. Toekomst van Schiphol

Blijven we de potenties van de huidige locatie van Schiphol optimaal benutten of is spreiding naar regionale luchthavens aantrekkelijker?

Eén van de acties van lange termijn visievorming is daarom het maken van alternatieve ruimtelijke ontwikkelingsbeelden voor de Randstad, waarin dilemma's, ruimtelijke concepten en interventies/projecten worden (her-)uitgevonden, gerecombineerd, gevisualiseerd, gepresenteerd en besproken. Het doel van deze beelden is niet om de toekomst te voorspellen (want dat kan niet), maar om krachten en de gevolgen daarvan bloot te leggen opdat betere besluiten worden genomen. Daarmee voeden ze in 2008 de maatschappelijke dialoog en de bestuurlijke besluitvorming over de toekomst van de Randstad.

2. Taak van de ontwerpateliers

De ontwerpateliers verrichten ontwerp onderzoek naar alternatieve ruimtelijke concepten voor de Randstad op verscheidene thema's en ruimtelijke schaalniveaus om de onzekerheid en complexiteit van 2040 te verhelderen en in ruimtelijke beelden te expliciteren. Zij baseren zich daarbij op analyses, ingevingen en leidmotieven om te laten zien hoe de toekomst er uit zou kunnen zien, gegeven de mogelijkheden en beperkingen van het gebied en zijn bewoners en gebruikers.

De taak van het ontwerpen is om per thema (zie hierna) het gehele veld van mogelijkheden te verkennen, vooral als het gaat om een toekomst waar we nu nog geen weet van hebben. Dit vergt een grote vindingrijkheid en verbeeldingskracht, niet alleen om kwesties vanuit een nieuw gezichtspunt te beschouwen en vanzelfsprekende bijziendheid hierin te doorbreken, maar ook om deze toekomst zichtbaar, begrijpelijk en bespreekbaar te maken en een strategie (handelingsperspectief) te ontwikkelen voor wat gedaan moet worden mocht zo'n toekomst zich aandienen.

Ontwerpers zijn onder andere in staat om stappen vooruit te doen in de richting van een nieuwe ruimtelijke identiteit of een

TOELICHTING ONTWERPATELIERS

De zeven discussiethema's zijn door het projectteam Randstad 2040 geclusterd tot 3 hoofdthema's voor ontwerpateliers, namelijk

- I **GROENBLAUW:** klimaatbestendigheid van de delta en bovenregionale natuurgebieden en landschappen*
- II **NETWERKEN:** bereikbaarheid, distributie, goederenvervoer en logistiek, mainports en de toekomst van Schiphol*
- III **STADLAND:** de onderwerpen verstedelijking, stedelijke economie en het groenblauwe raamwerk voor verstedelijking.*

Eén van de discussiethema's is van belang voor elk van deze drie clusters en komt daarom terug in elk ontwerpatelier, namelijk discussiethema 2, de ruimtelijke investeringsstrategie.

Per hoofdthema wordt een (meerdaags) ontwerpatelier georganiseerd. Elk atelier werkt alternatieven uit van thematische ruimtelijke perspectieven voor een duurzame en concurrerende Randstad en legt daarbij op een intelligente wijze de verbinding met de twee andere hoofdthema's.

De oogst van de drie thematische ateliers wordt geagendeerd in een vierde atelier waarin integrale ontwikkelingsbeelden worden gemaakt. Idee is om de brug tussen de thematische ateliers en het integrale atelier te slaan door het vierde atelier te beginnen met reflectie op de thematische oogst: wat zijn de consequenties en voorstellen van de thematische ateliers voor elkaar en hoe verhouden de groenblauwe, netwerken- en stadland-oplossingsrichtingen en concepten zich tot elkaar? Ook zal in dit vierde atelier de oogst onderzocht worden door de bril van economen, sociologen, kunstenaars, trendwatchers, imago- en belevingsexperts en andere disciplines die commentaar, kanttekeningen, suggesties en voorstellen kunnen leveren. De resultaten worden vervolgens meegenomen in de uitwerking van de integrale ontwikkelingsbeelden voor de Randstad. Deze integrale beelden vormen de input voor een werkconferentie over Randstad 2040 in april 2008. In deze notitie wordt nog geen aandacht besteed aan de ontwikkeling van deze integrale ontwikkelingsbeelden.

nieuwe ruimtelijke zoekrichting, ze kunnen onwaarschijnlijke, onverwachte en niet-kenbare toekomst zichtbaar maken. De ontwerpateliers zijn in dit licht ook een vrijplaats om te experimenteren met principes, onzekerheid en de vaak verlamme vanzelfsprekendheden van de korte termijn en zijn voldoende veilig om ook voorstellen te lanceren die men in eerste instantie wellicht niet aan zou durven.

3. Opdracht aan de ontwerpateliers

De opdracht aan elk van de drie thematische ateliers is om vanuit hun thema:

A. de agenda voor het ontwerpatelier maken

Dit zijn de cruciale vragen en onzekerheden rond het thema en de relatie van het thema met sociaal-culturele (people), ecologische (planet) en economische (profit) kansen en mogelijkheden in de toekomst (2040).

B. oplossingsrichtingen verkennen

Dit zijn alternatieven en ruimtelijke concepten die vanuit een bepaalde kijkrichting (zie hierna) kunnen bijdragen aan de totstandkoming van een duurzame en concurrerende Randstad in 2040.

C. drie ontwikkelingsbeelden opstellen

Dit zijn tenminste drie alternatieve ruimtelijk-thematische ontwikkelingsbeelden voor de Randstad waarin de ruimtelijke weerslag van alternatieven en concepten op verschillende ruimtelijke schaalniveaus inzichtelijk is gemaakt, de samenhang met de andere twee thema's is aangegeven en een ruimtelijke investeringsstrategie van interventies en projecten is uitgewerkt. De ateliers hanteren hiervoor in ieder geval de schaalniveaus van bovenrandstedelijk, randstedelijk en binnenrandstedelijk.

TOELICHTING KIJKRICHTINGEN

Toekomstbeelden zijn altijd geconstrueerde verhalen over een samenleving (in ons geval in 2040), waarbij elke verhaal een specifieke wereld beschrijft waarin we misschien ooit zullen leven en werken. Er zijn talloze van dergelijke verhalen mogelijk, en die worden ook voortdurend geproduceerd, omdat ze van strategisch belang zijn voor het voortbestaan van elke organisatie. Gegeven bepaalde trends waarop wij slechts beperkte invloed hebben (globalisering, informatisering), is het met name van belang om die omstandigheden te verhelderen waaraan heldere ruimtelijke handelingsopties kunnen worden gerelateerd. Waar het in ons geval om gaat is die verhalen te vertellen die werkelijk in ruimtelijk opzicht van belang zijn. Daarvoor kiezen we een ruimtelijke focus of kijkrichting. De strategische functie van deze verhalen is niet om grotere of kleinere toekomstige gebeurtenissen als het ware vast te prikken (te 'voorspellen'), maar om te prikkelen om die ruimtelijke interventies en projecten te identificeren die bijdragen aan de totstandkoming van een duurzame en concurrerende Randstad in 2040 – geredeneerd vanuit een drietal thema's. Zij duwen de Randstad als het ware in een bepaalde ruimtelijke richting.

In dit project gaan wij uit van die ruimtelijke kijkrichtingen die de ontwikkeling van de Randstad in een bepaalde richting duwen. De meest robuuste strategie bestaat vervolgens uit die interventies en projecten die wenselijk en mogelijk zijn en het beste scoren in verschillende verhalen van de toekomst. Maar welke interventies en projecten zijn dat?

In deze zoektocht staan wij op de schouders van reuzen. Sinds de Nota Westen des Lands (1958) is een inrichtingsmodel voor de Randstad gepresenteerd met een open middengebied en een gelede verstedelijking. Kernbegrippen zijn stadsgewesten en gebundelde deconcentratie. Sindsdien ligt de ruimtelijke strategie op behoud van open ruimte en bundeling van verstedelijking. Is dit nog steeds de meest robuuste strategie voor de Randstad in 2040? En hoe kunnen we die omstandigheden, waarop het ruimtelijk beleid invloed heeft (zoals bij water, wonen, infrastructuur e.d.) zo beïnvloeden dat de Randstad straks een duurzame en concurrerende topregio is?

De vraag aan de drie thematische ontwerpateliers is:

"Maak in een drietal ontwikkelingsbeelden met behulp van ruimtelijke concepten, interventies en strategische projecten de ruimtelijke weerslag op verschillende schaalniveaus zichtbaar van een Randstad in 2040 die duurzaam en concurrerend is"

Als start voor de drie thematische ontwerpateliers zijn hieronder de kijkrichtingen geformuleerd. Ook is een aanzet voor de cruciale vragen per thema gemaakt en zijn de vrijheidsgraden voor het ontwerpen afgebakend.

4. Kijkrichtingen 2040

De ontwerpateliers krijgen een beperkt aantal ruimtelijke kijkrichtingen mee van krachten, die de toekomst van de Randstad in een bepaalde richting duwen. Dit zorgt ervoor dat de aandacht in de ontwerpateliers gefocussed blijft op ruimtelijke oplossingen, beelden en interventies (i.c. dat domein waar met recht invloed uitgeoefend kan worden). Ook vergroot het de kans dat de output van de ontwerpateliers bruikbaar is als input voor de lange termijnvisie en spoort met de overige activiteiten van het project Randstad 2040. Het gaat om de volgende ruimtelijke kijkrichtingen.

Kijkrichting I	Randstad Centrumstad
Kijkrichting II	Randstad Stedenstad
Kijkrichting III	Randstad Parkstad
Kijkrichting IV	Randstad X-stad

Kijkrichting I Randstad Centrumstad

Er zijn krachten die de Randstad in de richting duwen van sterkere concentratie van wonen, werken en vertier in en om de stad Amsterdam als troefkaart in de internationale concurrentie. De regio Amsterdam-Schiphol ontpopt zich meer en meer als hét central business district van de Randstad, als

VERVOLG TOELICHTING KIJKRICHTINGEN

Wij verwachten van de ontwerpateliers een intelligent en helder plot van elk ontwikkelingsbeeld. Er dient een verhaallijn te worden ontwikkeld over de people/planet/profit ingrediënten binnen het thema, waar zij mee aan de slag gaan, op een wijze die bijdraagt aan de totstandkoming van een duurzame en concurrerende Randstad in 2040. Trends en 'driving forces' zijn als het ware de bouwstenen in elk verhaal. Die vallen ruwweg uiteen in vijf categorieën:

- *Sociale issues: bevolkingsomvang en samenstelling, migratie, waarden, sociale verscheidenheid, fragmentatie, sociale interactie, tijd, leefstijlen, consumentenvraag, duurzaamheid, segregatie etc.*
- *Economische issues: macro (zoals internationale handel, globalisering) en micro (zoals onderlinge competitie, lokalisering), sectorstructuurverandering, werkgelegenheid, Europese integratie etc.*
- *Technologische issues: ICT, 'care', mobiliteit, milieu, bouw, high tech en high touch etc.*
- *Politieke issues: verhouding bestuur-bestuurden, individu en gemeenschap, wetten, regels, EU/NL e.d.*
- *Ruimtelijke issues: kwesties van patroon, bundeling, schaal, verbinding, scheiding, verweving, complexiteit, dichtheid, nabijheid en bereikbaarheid, leegte e.d.*

Het plot geeft richting aan de specifieke montage van deze bouwstenen op een wijze die cruciaal is voor het desbetreffende thema, maar ook voor de koppelingen met de andere twee thema's. De crux is dat de ontwerpers op zoek gaan naar de sleutelkrachten (m.n. de nu nog onbekende of niet-vanzelfsprekende) die hun thema naar een bepaalde toekomst kunnen duwen, waarvoor zij oplossingsrichtingen formuleren en combineren die duurzaam en economisch krachtig zijn. De nadruk ligt in ons traject op de ruimtelijke issues, maar het is evident dat de andere issues een grote rol spelen in hun weerslag op ruimtelijke dynamiek. In de hiernavolgende toelichting op de kijkrichtingen presenteren wij bij wijze van voorbeeld twee 'omgevingsbeelden', die gebaseerd zijn op een specifieke montages van driving forces.

het kloppend hart van de Randstad waar belangrijke stromen van mensen en informatie samenkomen en zich samenballen. De samenleving van Randstad 2040 is veelkleurig met een snel wisselende samenstelling als gevolg van continue doorstroming (immigratie en emigratie), de economische groei is hoog en gebaseerd op transnationale dienstverlening en creatieve productie met gebruikmaking van snelle communicatie- en transportnetwerken en de overheid is vooral facilitator van private initiatieven. Amsterdam heeft zich ontwikkeld tot centrumstad van de Randstad.

Kijkrichting II Randstad Stedenstad

In deze kijkrichting staan die krachten centraal waarin het geheel gevoed wordt door de kracht van de samenstellende onderdelen en de performance van de Randstad in 2040 afhankelijk is van de kwaliteit van elk onderdeel. De vergelijking tussen menselijk functioneren/Randstad en de specifieke kwaliteiten van onze verschillende zintuigen ligt voor de hand: het geheel is afhankelijk van de specifieke kwaliteiten van elk onderdeel. Een ruggengraat en de verbindingen tussen de regio's spelen een grote rol.

Kijkrichting III Randstad Parkstad

In deze kijkrichting duwen de krachten de Randstad in de richting van een diffuse opbouw, centrumloos, maar niet zonder bepaalde concentraties op bepaalde plekken en overigens met veel footloose functies en activiteiten en ontspannen woon-, natuur- en recreatiegebieden. Fijnmazige verbindingen tussen de cellen en ingesleten paden van het interne netwerk spelen een dominante rol in deze kijkrichting.

Kijkrichting IV Randstad X-stad

In deze kijkrichting zijn de ateliers vrij in het benoemen van de krachten die de toekomst van de Randstad beïnvloeden.

VERVOLG TOELICHTING KIJKRICHTINGEN

Ontwerpend onderzoek naar nieuwe combinaties van ruimte en samenleving is onmogelijk zonder programma's van eisen van de gebruikers: de bewoners, werkers, vervoersconsumenten e.d.. Bij wijze van voorbeeld laten we hier twee 'omgevingsbeelden' zien, waarin verschillende driving forces zijn gecombineerd (uit een toekomstverkenning van VROM en V&W over ruimtelijke patronen en netwerken in Nederland in 2050 (1997). Voor deze toekomstverkenning (als vorm van ontwerpend onderzoek) zijn twee omgevingsbeelden van de samenleving anno 2050 opgesteld. Eén beeld is de onthaaste samenleving van de 'stam'. De voorkeur van mensen gaat in dit geval uit naar het bij elkaar wonen in gemeenschappen in dorp, kleine stad of buurt in een grotere stad, waarbij nabijheid van werk, voorzieningen, familie en vrienden erg belangrijk wordt gevonden. Zij maken veel lokale en enkelvoudige verplaatsingen, als ware het een mierenhoop. Het tweede beeld is de snelle netwerkwereld van de 'solist'. Mensen geven in dit geval de voorkeur aan optimale bereikbaarheid van plekken en knooppunten in een netwerk; de precieze plek is niet zo belangrijk, als ze er maar snel kunnen komen. Dit lijkt op de dynamiek in de neuronale netwerken in onze hersenen. Met deze twee omgevingsbeelden is de vraagkant van de mobiliteit geproblematiseerd. Beide beelden zijn vertaald naar denkbare activiteitenpatronen van mensen en vormen zij een programma van eisen voor ontwerp. Hierin zijn ook veronderstellingen verwerkt over ontwikkelingen in het vervoersaanbod, bijvoorbeeld over sneller individueel en collectief vervoer, over schoner en langzamer vervoer en over het naar elkaar toegroeien van individueel en collectief vervoer. Ook zijn de omgevingsbeelden gebaseerd op veronderstellingen ('stel, dat...') over sociale verscheidenheid (zoals diversiteit aan typen huishoudens, relatievorming, leefstijlen), sociale interactie (hoe gaan we met elkaar om, hoe ontmoeten we elkaar, veranderen de face-to-face contacten, wat is de rol van internet), de tijdordering (de chronologie en synchronisatie van onze activiteiten, snelheid, flexibilisering van roosters, tijdsoevereiniteit), de reislust (zoals over de oriëntatie van mensen op nabijheid of bereikbaarheid en de mate van keuzevrijheid daarin), ruimtegebruik (de choreografie van onze activiteiten, dit hier, dat daar), technologie (bijvoorbeeld veranderingen in het vervoersysteem) en duurzaamheid (zoals de aard en inzet van fossiele energiedragers en de aanwending van hulpbronnen).

5. Vraagstellingen

Als de Randstad in 2040 een duurzame en concurrerende topregio wil zijn, die internationaal meetelt, waarop dienen we dan nu te anticiperen?

De groeiende druk op de ruimte vanuit klimaat, bevolkingsgroei en economie zal effect hebben op de hoeveelheid ruimte voor bovenregionale natuur en landschappen in de Randstad, de kwaliteit van natuur en landschap en op de biodiversiteit. De verwachte klimaatveranderingen zullen bovendien effect hebben op de kust en de Noordzee en op de hoeveelheid water in de Randstad (overschot/tekort), de waterkwaliteit (verzilting, verdroging), de waterregulering (aan- en afvoer) en bodemstructuurveranderingen (bodemdaling, inklinking).

Bij toenemende welvaart verwachten we ook een toenemende mobiliteit van mensen, goederen en informatie op alle schaalniveaus en voor economische als voor sociaal-recreatieve motieven. Meer welvaart leidt in het algemeen ook tot hogere omgevingskwaliteitseisen. Ook verplaatsen we onszelf niet alleen vaker maar ook steeds verder weg. De groeiende fysieke en virtuele mobiliteit over weg, spoor, water en door de lucht zal effect hebben op de aard, capaciteit en snelheid van de netwerken, op locatiekeuzen en de toegankelijkheid van woon-, werk- en recreatiegebieden en op de ruimtelijke kwaliteit van onze omgeving.

De verwachte economische ontwikkeling in de Randstad leidt tot een naar verhouding groeiende bevolking, waarvoor niet alleen internationale woon- en werkmilieus nodig zijn, maar ook woonmilieus die voldoen aan de vraag op de Nederlandse en Randstedelijke woningmarkt. De diversiteit aan mensen in de grote steden zal naar verwachting steeds verder toenemen (hoog- en laag opgeleid, immigranten, oudere alleenstaanden). De groei van de diensten- en kenniseconomie concentreert zich vooral in en om de steden, met name vanwege het belang

TOELICHTING VRAAGSTELLINGEN

Water

Voor de Randstad is een offensieve of defensieve oplossingsrichting denkbaar: meebewegen met het water/RO op waterbasis (ook richting zee) versus strijd tegen het water/RO met droge voeten. De oplossingsrichting heeft niet alleen consequenties voor de occupatie, maar ook voor de verkeersnetwerken (scheepvaart) en waterafhankelijke infrastructuren (zoals elektriciteitscentrales, drinkwatervoorziening). Bij een offensieve kijkrichting is te denken aan ontwerpprincipes zoals zonerings, positionering, functiemenging, zeewaarts ruimte maken, nieuwvestiging op hogere en drogere gronden. Bij een defensieve kijkrichting is te denken aan ontwerpprincipes, waarbij met name de hoop gevestigd is op nieuwe technieken zoals bescherming, dijken, pompen, evacueren.

Natuur en landschap

Ook hier is een defensieve en een offensieve kijkrichting denkbaar. Defensief is behoud en groene contouren om grote aaneengesloten gebieden (ecologische verbindingen). Offensief is ontwikkeling, de contramal voor volte, Central Park NY, Keizerlijk Park Tokyo. Er kan een cascobenadering gevolgd worden om antwoord te geven op de mate van permanentie of tijdelijkheid en de consequenties voor occupatie en netwerken. Bij een offensieve kijkrichting is te denken aan ontwerpprincipes zoals contact/contrast, verweving, verbinding en functiemenging (multifunctionaliteit). Defensief is groene segregatie, nieuwe contouren en monofunctionaliteit

Netwerken

Wil de Randstad internationaal meetellen dan zal de productiviteit hoog moeten zijn en dient de Randstad aantrekkelijk te zijn voor werknemers om er te willen wonen en ontspannen. Acceleratie van productiviteit is in ruimtelijk opzicht mogelijk dankzij onder andere een betrouwbaar en doorstromend verkeersnetwerk en voldoende en geschikt ruimteaanbod. Acceleratie van aantrekkelijkheid is in ruimtelijk opzicht mogelijk door de juiste woonmilieus op de juiste plek te bouwen, de rotte appels te verbouwen tot prachtwijken en nieuwe vestigingsmilieus, voldoende gelegenheid te creëren voor ontmoeting, ontspanning, cultuur en recreatie en te zorgen voor schone lucht en een gezonde leefkwaliteit.

van beschikbaarheid van gekwalificeerd personeel en toegang tot leveranciers en afnemers. Het accommoderen van bevolkingsgroei en economische groei zal in belangrijke mate een stedelijke opgave zijn: stedelijk wonen en internationaal aantrekkelijke werkmilieus. Door toegenomen welvaart zullen bewoners en bedrijven steeds hogere eisen stellen aan de kwaliteit van hun leef- en werkomgeving (w.o. imago). Tegelijkertijd neemt de milieudruk toe door intensiever ruimtegebruik, groei van mobiliteit en stijgende consumptie en staat de kwaliteit, kwantiteit en toegankelijkheid van de groene ruimte onder druk vanwege een groeiende vraag naar stedelijk groen wonen, infrastructuur en werklandschappen.

Vraagstellingen bij het groenblauwe thema:

- a) **hoe draagt de waterstaatkundige opgave voor gebieden in en om de Randstad bij aan de ontwikkeling van de Randstad tot een aantrekkelijke, duurzame en concurrerende topregio?**
- b) waar laten we water (tijdelijk) stromen, waar kunnen we wel en niet wonen, werken en ontspannen?
- c) kan de wateropgave gebruikt worden om het gevoel van volte in de Randstad te reduceren?
- d) hoe om te gaan met dilemma's tussen de wateropgave en de kansen voor natuur, biodiversiteit en/of maatschappelijk gebruik van natuur en landschap in de Randstad?
- e) hoe verhoudt de klimaatverandering zich tot (nieuwe) agrarische activiteiten in de Randstad?
- f) welke veenpolders blijven open grasland, waar liggen en wat zijn de nieuwe (metropolitane) parken en hoe kan de toegankelijkheid van het landschap verbeteren?
- g) wat betekent de wateropgave voor de compositie van ondergrond, landschap en routes voor mensen en soorten in en om een Randstad die duurzaam en internationaal competitief is?
- h) **welke en wiens groenblauwe ruimtelijke investeringen leveren rendement en kwaliteit op?**

VERVOLG TOELICHTING CRUCIALE VRAGEN

Occupatie

De ruimtelijke ontwikkeling van de Randstad wordt steeds meer geconfronteerd met de keuze tussen kwaliteit en kwantiteit. Relevante aspecten hiervoor zijn de bevolkingstoename (o.m. vanwege arbeidsmigratie), verandering van samenstelling van de bevolking (vergrijzing, verkleuring), uitbreiding van internationaal aantrekkelijke woon- en werkmilieus, hogere kwaliteitseisen ten aanzien van de leefomgeving, kwaliteit van de groenblauwe ruimte en toenemende druk op de ruimte. De woonmilieus moeten kunnen concurreren met andere aantrekkelijke stedelijke regio's, zoals Parijs, Kopenhagen of Barcelona. Dat vraagt ook om een hoge kwaliteit van het cultureel aanbod en uitgaansleven, recreatiemogelijkheden en snelle aansluitingen op het internationale netwerk van Schiphol en HSL. Daarbij wordt het imago voor een belangrijk deel gedragen door de lokale kwaliteiten. Met name de vraag naar stedelijk groen wonen en naar recreatiemogelijkheden in een groene omgeving in de nabijheid van de woonomgeving nemen toe, terwijl tegelijkertijd ook de luchtkwaliteit verslechtert en de geluidsoverlast zal toenemen. De vraag dient zich aan of het gevraagde woon- en vestigingsmilieu en het internationale imago van de Randstad optimaal gerealiseerd kan worden door het te concentreren op bepaalde plekken met goede internationale verbindingen of door in de hele Randstad topkwaliteit te bieden. Daarbij komt dat de groene ruimte altijd een belangrijke contramal van de verstedelijking is geweest. Maar wanneer draagt verstedelijking bij aan de ruimtelijke kwaliteit van het Groene Hart?

Vraagstellingen bij het netwerkthema:

- i) **hoe draagt het vervoersysteem op stedelijk, Randstedelijk en (inter)nationaal niveau bij aan de ontwikkeling van de Randstad tot een aantrekkelijke, duurzame en concurrerende topregio?**
- j) hoe en waar kunnen we het verkeer bewegingsruimte bieden en tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteit van onze omgeving verrijken?
- k) kan de Randstadregio de milieudoelstellingen halen in 2040?
- l) hoe verhoudt de netwerkopgave zich tot de economie en het goederentransport, waar liggen de multimodale overslag- en transferpunten en hoe is de samenhang met metropolitane gebiedsontwikkeling?
- m) hoe kan de ruimtelijke kwaliteit van de regio gecombineerd worden met een doorgroei van Schiphol als transferpunt of als concentratiepunt van voorzieningen en bedrijvigheid?
- n) hoe kan Schiphol gekoppeld worden aan een metropolitane strategie?
- o) wat betekent de netwerkopgave voor de compositie van netwerken, transferpunten, routes en bestemmingspunten in een Randstad die duurzaam en internationaal competitief is?
- p) **welke en wiens ruimtelijke investeringen in het netwerk leveren het meeste rendement en kwaliteit op?**

Vraagstellingen bij het stadlandthema:

- q) **hoe kan de verstedelijking bijdragen aan de ontwikkeling van de Randstad tot een aantrekkelijke, duurzame en concurrerende topregio?**
- r) hoe kan de balans tussen wonen en werken zo worden vormgegeven dat waardevolle landschappen worden ontzien en nieuwe waardevolle landschappen ontstaan, die ook goed passen bij de wensen van bedrijven en de woonconsument?

TOELICHTING RUIMTEDRUK

P.M.: CIJFERS RUIMTEVRAAG

- s) hoe kan een groenblauw raamwerk de basis vormen voor een strategie van verstedelijking, waarbij stad en land elkaar versterken en verrijken?
- t) hoe verhoudt de stadland opgave zich tot behoud en ontwikkeling van cultuurhistorisch waardevolle objecten en gebieden?
- u) hoeveel verdichting is in de steden mogelijk en in welke mate is daarbij te denken aan hoogbouw en welke nieuwe kwaliteiten kunnen dan gerealiseerd worden?
- v) wat betekent de stadland opgave voor de compositie en het ritme van bebouwde en onbebouwde gebieden in de Randstad?
- w) **welke en wiens ruimtelijke investeringen in stadland leveren het meeste rendement en kwaliteit op?**

6. Ontwerpvrijheden

Er is altijd spanning tussen verkenning en afbakening. Die spanning prikkelt de creativiteit. Verkenning vraagt om vrijheid, afbakening stelt grenzen aan die vrijheid. We willen dat de ontwerpateliers innovatief zijn, maar ook dat we de resultaten met elkaar kunnen vergelijken en kunnen gebruiken als input voor vervolgstappen. Daarom markeren we expliciet de ontwerpvrijheid in de ateliers ten aanzien van:

- de programmatische gegevens, die als input voor de ontwikkelingsbeelden moeten worden gebruikt en
- de onderwerpen van vigerend beleid waarmee de ateliers terughoudend dienen om te gaan.

Programma

De input voor de ontwikkelingsbeelden wordt gevormd door het GE scenario van de WLO cq. het hoge ruimtedrukscenario van 'Nederland Later' van het NMP. De data worden separaat aangeleverd. Het staat de ontwerpers vrij om het verhaal van het samenlevingsbeeld (people), het milieu (planet) en de economie (profit) van 2040 naar eigen goeddunnen in te kleuren en hun voorstellen te toetsen op robuustheid.

TOELICHTING ROL VAN ONTWERP

Ontwerpend onderzoek, zoals dat in de ateliers gaat plaatsvinden, is niet het maken van een plan waarin alles op een passende en kloppende (soms geruststellende) manier is dichtgetimmerd. Ontwerpend onderzoek confronteert, brengt scherpte aan in urgente lange termijn kwesties, die voelbaar zal zijn in korte termijnopties ten aanzien van ruimtelijke investeringen en projecten. In die zin is ontwerpend onderzoek noch vrijblijvend, noch naïef. Cruciale kwesties rond klimaat, Schiphol, de stedelijke economie, de vermarkting van water en de benutting van internationale verbindingen om een metropolitaan milieu en imago te creëren, zijn aan de orde. Uitdagingen, die vragen om lef en leiderschap. Hoe kunnen we politiek helpen nu de kaart van people, planet, profit te spelen en buiten de vastgestelde beleidscategorieën en bestuurlijke drukte te treden die de Randstad op slot hebben gezet?

Daarin mag stelling worden genomen. Mogen nieuwe kansen en perspectieven worden ingebracht, ook met beelden die de ontwerpers misschien in eerste instantie niet aandurven. Ook moet op verschillende schaalniveaus worden geredeneerd en geschetst, waarbij het gebied en de inhoud centraal staan en in samenhang naar opgaven en oplossingen wordt gekeken – los van vooringenomen standpunten en vastgeroeste ideeën. Schijnbaar heilige huisjes mogen omver worden gehaald, taboes mogen aan de kaak worden gesteld.

Daarmee krijgt het ontwerpend onderzoek weer een positie om een dialoog met burgers, vakgenoten, politiek en bestuur te prikkelen over kwesties die er in strategisch opzicht voor de Randstad als duurzame en concurrerende regio toe doen. Deze positie stelt hoge eisen aan de kwaliteit van de rapportage en documentatie: helder en begrijpelijk, herleidbaar qua logica, mate van robuustheid, mate van concreetheid (investeringsstrategie).

In bijlage 3 is een groslijst opgenomen van inspiratiemateriaal uit eerdere en huidige momenten van ontwerpen aan de Randstad, zoals het Atelier Deltametropool, het Zuidvleugelatelier, een artikel over scenario's als ideeëngenerator (RPB), een bijdrage over Shell scenario's etc..

Vigerend beleid

Wij kijken naar de periode 2020-2040 om los te komen van vigerend beleid en lopende uitvoeringstrajecten. Uitgangspunt is dat de ateliers alleen terughoudend dienen om te gaan met voorstellen voor Schiphol en het IJmeer/Markermeer. Schiphol blijft op dezelfde locatie (wellicht in een andere constellatie en/of met onderdelen elders), het IJmeer/Markermeer wordt niet ingepolderd (uitgezonderd eventuele buitendijkse ontwikkelingen bij Almere). Het idee van een Groen Hart willen we behouden. Het verkeerssysteem blijft gefundeerd op de peilers van individueel en collectief vervoer (w.o. wellicht een HSL-netwerk). Het omgaan met bundelingsgebieden en verdichting in de stad is vrij, evenals gebruik van kust en zee.

7. Uitkomsten

De verwachting is dat de oogst aan ontwikkelingsbeelden van de Randstad maatschappelijk en politiek gezien interessante uitkomsten oplevert én geschikt is om in later stadium te gebruiken voor de integrale ontwikkelingsbeelden (het vierde atelier). Per ontwikkelingsbeeld wordt een A-nul poster met toelichting gemaakt, die zelfstandig leesbaar is.

Wat interessant is, wordt in belangrijke mate bepaald door het innovatieve karakter van elk ontwikkelingsbeeld in combinatie met de mate waarin dat beeld bijdraagt aan de ontwikkeling van de Randstad tot een duurzame en economisch concurrerende Europese topregio: nieuwe concepten, interventies en strategische projecten, consistentie door de schaalniveaus heen, duurzaamheidsprestatie en economische en maatschappelijke performance.

Bijlage I Korte impressie van de gespreksronde

Voor het opstellen van dit opdrachtdocument voor de ontwerpateliers Randstad 2040 is een aantal gesprekken gevoerd met sleutelpersonen. Hieronder een korte impressie, die in zekere zin cumulatief van karakter is omdat in elk volgend gesprek de rode draad van voorgaande gesprekken ingebracht is. Opvallend is de grote mate van eenstemmigheid.

Hans Leeflang van V&W/DAB benadrukt het belang om kwesties uit de dichotomie te halen waarin zij nu vaak gevangen zitten, zoals stad versus land of auto versus openbaar vervoer. Het is een "én-én verhaal". Nu is er bovendien de gelegenheid om vanuit people, planet, profit op verschillende ruimtelijke schaalniveaus (bovenrandstedelijk, randstedelijk, binnenrandstedelijk) naar de toekomst van de Randstad te kijken. Dat voedt het gesprek over nieuw beleid. Dat betekent aandacht voor beleving en symbolen, klimaat en biodiversiteit en imago en vermarkting. Daarbij zou de lange termijn ter inspiratie gekoppeld kunnen worden aan hedendaagse referentieprojecten, zoals IJmeer/Markermeer. Hij wijst bovendien op het nut om een soort geheugendocument te maken, er is immers een lange traditie met ontwerpen aan de Randstad. De deelnemers aan de ateliers zouden een mix moeten zijn van ontwerpers, onderzoekers, departementen en regio. Bij de netwerken draait het volgens hem daarbij vooral om de fysieke infrastructuur en de multimodale knooppunten, die met name de distributie-economie faciliteren. Heilige huisjes mogen wat hem betreft omver gehaald worden, kom uit de heersende beleidscategorieën. Interessant zou zijn of er een Randstadroute te ontwerpen is. Tot slot: 2040 geeft ruimte, bepaal vooraf geen vaste kijkrichtingen en beweeg binnen de marges van het hoge en lage CPB-scenario.

Bart Vink van VROM/DGR onderstreept het belang om in elk atelier ook even afstand te nemen en de link te leggen met de andere thema's. Ook het ontwerpen op verschillende ruimtelijke schaalniveaus is in zijn ogen cruciaal. Hij hoopt op uitkomsten die

loskomen van de hedendaagse discussies en wil daarom de ateliers de ruimte geven om met inspirerende beelden te komen die prikkelen en nieuw inhoudelijk elan brengen in het gesprek over de toekomst van de Randstad. Hij wil daarom ook graag dat de ontwerpers niet alleen aan de slag gaan met het hoogste CPB-scenario. Dat dient wel als vertrekpunt te worden genomen, maar lopende het ontwerpen zou getoetst moeten worden of de ideeën en oplossingsrichtingen ook hout snijden wanneer de samenleving zich op een andere wijze zou ontwikkelen, bijvoorbeeld conform het trendscenario. Van belang is dat geen toekomstverkenning a la NL2030 wordt gemaakt, maar dat e.e.a. materiaal is om toe te werken naar een visie op hoofdlijnen, waarbij een aantal kaders gegeven is: duurzaamheid en de concurrentiepositie van de Randstad, gebiedsgericht en uitvoeringsgericht ontwerpen. De ontwerp vrijheid strekt zich bijvoorbeeld niet uit tot een locatiekeuze voor Schiphol, wel hoe je daarmee ruimtelijk zou kunnen omgaan. Als deelnemers denkt hij naast ontwerpers ook aan de regio's en deskundigen uit de hoek van milieu, landschap en economie.

Marcel van Heck en Jan Brouwer werken bij het Atelier Rijksbouwmeester en David van Zelm van Eldik bij het daar gehuisveste interdepartementale Steunpunt Routeontwerp. Zij vinden dat in elk atelier ook aan de andere thema's aandacht moet worden besteed. Er zouden wel kijkrichtingen voor 2040 moeten worden aangereikt en een helder kwantitatief programma in de vorm van scenario's die een bandbreedte van mogelijke ontwikkelingen aangeven. De opgave is om met als kader de Randstadvisie oplossingen te genereren voor een robuuste aanpak van bijvoorbeeld de netwerken (Randstadroute, combinaties van individueel en collectief vervoer), water, de groene contramal en de internationale positie van de Randstad als deltametropool. Opdracht is om zo concreet mogelijke oplossingen voor te stellen die gekoppeld zijn aan de uitgangspunten van het kabinet (niet teveel dromen, realistisch blijven). Daarbij zou wel los van de bestaande beleidscategorieën moeten worden gedacht zonder al te veel te divergeren (status quo anno 2020) en zou gezocht moeten worden naar kritische factoren die bepalend zullen zijn voor ontwikkelingen,

zoals de prijs van energie en de techniek van verplaatsing. Het gaat immers niet om de toekomstbeelden an sich, maar om de strategische keuzes. Tot slot pleiten zij voor een soort superateliermeester, die het proces in de drie ateliers in de gaten houdt om te voorkomen dat de uitkomsten straks niet meer gecombineerd kunnen worden. Ten aanzien van de drie thema's merken zij nog op dat het bij groenblauw gaat om het uitwerken van de groene contramal op verschillende schaalniveaus, bij de netwerken om het ontwerpen van de randstadroute (auto/OV, stad/land) en bij stadland om het ontwerpen van contrast en contact.

Henk Ovink van VROM/DGR ziet de ontwerpateliers vooral in functie van het agenderen van inhoudelijke thema's voor de dialoog op basis van ontwerpend onderzoek. Met sturingsvragen zouden de ateliers zich niet moeten bezighouden. Wel zou de reflectie op het proces van ontwerpend onderzoek (hoe te komen met welke beelden voor een Randstad 2040?) goed georganiseerd moeten worden. De drie ateliers moeten niet te ver uiteen gaan lopen. Daar zou een 4^e atelier als brug tussen de thematische ateliers en de latere stap van integrale ontwikkelingsbeelden voor ingelast kunnen worden. Belangrijk is om spoedig een persoon te benoemen, die zich later met de integratie van uitkomsten van de drie thematische ateliers gaat bezighouden. Die kan zowel letten op de agendavorming binnen de ateliers, op innovatieve items die misschien buiten boord vallen en op de onderlinge samenhang. Hij vindt dat vanuit een hoog CPB-scenario gestart kan worden en dat de kijkrichtingen vooral ruimtelijk en realistisch moeten zijn. De ateliers (of de drie ateliermeesters) zou(den) gezamenlijk moeten starten met het gesprek over de opgaven en de kijkrichtingen. Hij noemt de kijkrichtingen die momenteel opgeld doen: concentratie (Amsterdam CBD), gebundelde deconcentratie (hiërarchie van regio's en netwerken) en spreiding (fijnmazig netwerk en verstedelijking). Cruciale vragen gaan dan o.a. over de schaal en maat en de mate van fragmentatie. Tot slot wil hij ook met deze actie het ontwerpend onderzoek als zodanig sterker profileren. Het kan grote betekenis hebben als input voor een dialoog, die bijvoorbeeld

via het NAI regelmatig georganiseerd zou kunnen worden (debatreeks).

Zef Hemel werk bij DRO Amsterdam. Hij gaat met name inhoudelijk in op de cruciale vragen voor de drie thematische ateliers. Als belangrijkste opgave voor het groenblauwe atelier ziet hij de koppeling met de occupatie, namelijk het bouwen op de hoogste plekken in de Randstad ('terpdenken') in plaats van de diepste putten zoals we nu doen. Hij schat dat het drama van klimaatverandering groter zal worden dan we nu veronderstellen en dat we teveel onze hoop vestigen op de techniek om oplossing te bieden. Het zal niet alleen gevolgen hebben voor de keuze van locaties voor nieuwbouw (Haarlemmermeer, Almere), maar ook voor de wijken die na de oorlog gebouwd zijn omdat men vanaf toen vanwege bezuinigingen ten techniek achteloos met het watervraagstuk is omgegaan. Hoog en droog bouwen in de toekomst betekent dat we misschien het 'Zand van Joop' moeten hergebruiken voor woningbouw.

Ten aanzien van de netwerken ziet hij een grote opgave om een echte Randstadrail te ontwikkelen. Op wegniveau mag de economische corridor van de A2 niet dichtslibben. Schiphol zou geen transferpunt meer moeten zijn met een steeds groter wordende 'catchment area', maar meer een bestemmingsplek in de deltametropool ('Airport City'). Daarnaast geldt de adaptatie aan klimaatverandering sterk op het niveau van de netwerken. Verdere doorgroei van de Randstad als policentrische metropool genereert alleen maar meer congestie en milieuproblemen en in ruimtelijk opzicht verdere groei van de randen van de steden. Meer asfalt en meer netwerken vormen een valkuil (meer congestie). Er zou daarentegen een duidelijke primaatstad moeten komen en het netwerk zou Kyoto-proof moeten zijn (inclusief de luchthaven en het vliegverkeer). Ook hier verwacht hij geen redding van de techniek. We zullen toemoeten naar een andere organisatie van het gehele systeem.

Tot slot ziet hij als belangrijkste opgave voor stadland de inbedding van de stedelijke economie in combinatie met de transformatie van de distributie-economie (die zich vooral langs de snelwegen nestelt).

Hij hoopt dat de ateliers meer scherpthe in de cruciale kwesties aanbrengen en de geruststellendheid zullen laten varen.

Herman Wierenga, Wim Janssen en Henk Soosma werken bij LNV. Zij vinden het van belang om bij het vooruitkijken naar 2040 niet de wensen van mensen van vandaag als uitgangspunt te nemen, maar de wensen van mensen straks. Dat kan eye-openers aanreiken voor het gesprek. Zo kunnen bijvoorbeeld veronderstellingen geformuleerd worden over een digitale wereld versus een meer op natuur en gezondheid gebaseerde samenleving. Daarnaast brengen zij een aantal belangrijke inhoudelijke thema's naar voren. Op de eerste plaats is dat de lange termijn ontwikkeling van de landbouw in relatie tot de kansen daarvoor in het veenweidegebied. De kans is groot dat landbouw als economische activiteit steeds meer gecombineerd zal worden met andere activiteiten, waarvoor de aantrekkelijkheid van het gebied een belangrijke factor is (mede afhankelijk van het waterpeil en het inklinken van de veengronden). Voor wat betreft de tuinbouw zou het bestaande cluster zich kunnen ontwikkelen als 'glazen prachstad' met energieproductie en woningbouw als onderdeel van de greenport. Maar ook de vraag of de glastuinbouw in de Randstad blijft of doorschuift naar de omgeving van de Randstad is aan de orde.

Op de tweede plaats de ontwikkeling van natuur en ecosystemen. De klimaatverandering zal de natuur en ook de ligging van de natuur beïnvloeden. Daarvoor is zowel de Randstad als de groene ring om de Randstad van betekenis. Hier is het vooral de vraag of op langere termijn het belang van biodiversiteit of dat van de bruikbaarheid voor mensen voorop staat, bijvoorbeeld in de vorm van combinaties met water en woningbouw (heel ruim of heel dicht bebouwd). Juist het oud Hollandse landschap is bovendien een unique selling point van ons land, niet op de laatste plaats vanwege de cultuurhistorisch interessante artefacten (NHWL, Limes, Stelling van Amsterdam e.d.) en de waardevolle natte plekken (Naardermeer, Nieuwkoopse Plassen e.d.).

Op de derde plaats is de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het groen van belang. De vragende partij is hier vooral de stad en de stedeling. Er zouden nieuwe allianties tussen private partijen en

groen ontwikkeld kunnen worden (vgl. de huidige landschapsveilingen). De (inpassing van de) infrastructuur zou daarbij zo goed en evenwichtig mogelijk de duurzaamheid van andere sectoren en belangen in het buitengebied moeten versterken. Op de vierde plaats is in hun ogen de kust een specifieke opgave voor de ontwerpateliers. Zij denken hierbij o.m. aan landschappelijk gebruik van de kust, de bereikbaarheid van de kust voor recreatie en de skyline van de kust. Er zou hier een relatie gelegd kunnen worden met de Commissie Veerman. Tot slot pleiten zij voor ontwerpateliers waarin de koppeling met de vele vigerende beleidscategorieën voor het buitengebied wordt losgelaten. Misschien draagt dat ertoe bij dat in de toekomst de bestaande categorieën vervangen kunnen worden door 1 nieuw beleidsconcept.

Martin Aarts, gemeente Rotterdam, redeneert vooral uit de specifieke kracht van de verschillende deelgebieden van de Randstad, elk als onderdeel van de Randstad als internationale, veelkleurige regio. Voor Rotterdam is dat vooral het maritiem cluster. Dat omvat de haven, kennisinstituten, het financiële havengerelateerde cluster en op toepassing gerichte creatieve beroepen in en rondom Rotterdam, zoals architectuur, media en design. De aantrekkelijkheid van Rotterdam schuilt vooral in de aanwezigheid van internationale netwerken in combinatie met hoogwaardige voorzieningen, onderwijsvoorzieningen, huisvesting en groen in en om de stad. Wat nu vooral nodig is om stad en regio vooral op het punt van kwaliteit te moderniseren: geschikte woningen voor hoger opgeleiden, nieuwe typen woon/werklandschappen (vgl. een project zoals Stadshavens), 'urban farming' in de omgeving en 'complete steden' op het schaalniveau van de Randstad, de regio en de stad Rotterdam met uitstekende onderlinge en internationale verbindingen. De komende klimaatverandering vraagt vooral om nieuwe technische oplossingen. Er ontstaan daardoor ook nieuwe kansen voor wonen in verouderde havengebieden (die meestal hoog liggen).

Rob Groeneweg (gemeente Den Haag) zoekt vooral naar goede momenten in het proces waarbij de betrokken bestuurders kunnen aangeven waarover de discussie over de toekomst van de Randstad wel en niet moet gaan, mede in relatie tot de diverse visies op de Randstad die er al liggen, de lopende projecten en kwesties die voor hen min of meer onbespreekbaar zijn. In ieder geval zou voorafgaand aan de integratieateliers hun rol en inbreng als medeopdrachtgevers verzekerd dienen te zijn, maar nog mooier is het wanneer de bestuurders op enigerlei wijze kunnen participeren in de ontwerpateliers. Ook dient snel een antwoord te komen op de vraag wie de integratieslag gaat uitvoeren.

Ten aanzien van de te hanteren kijkrichtingen wil hij graag de nadruk leggen op die zaken die echt nodig zijn om de internationale positie van de Randstad te versterken. Verval niet in eindeloze discussies over aantallen woningen of benodigde infrastructuur, maar kijk vooral op een intelligente manier naar de onderdelen waar we nu al goed in zijn: wat zou dan de kern van het internationale profiel moeten zijn en hoe kom je daar? Dat betekent aandacht voor de onderscheiden kwaliteiten van deelgebieden en de betekenis van het functioneren en beheer van de netwerken voor de Randstad als kennismetropool. Uiteraard hoort daarbij ook het gesprek over de constellatie van een internationale luchthaven (wellicht in relatie tot Eindhoven, Rotterdam en Brussel). In dit gesprek dienen overigens ook marktpartijen betrokken te worden.

Voor stad/land thema's gaat zijn aandacht vooral uit naar de vraag of de huidige transformatiegebieden (zoals de Binckhorst in Den Haag) ook voor de langere termijn de juiste strategie zijn. Wellicht moeten we daar veel steviger en extremer de lucht in en de grond in (vgl. Manhattan) in combinatie met echt hoogwaardige groenstructuren die verbonden zijn met zee en duinen.

Tot slot pleit hij voor deelname van randstedelijke denkers uit de regio aan de ontwerpateliers, vindt hij dat ook gerenommeerde buitenlanders (zoals Peter Hall) een inbreng zouden moeten kunnen leveren en zou het niet misstaan wanneer ook deskundigen uit een andere hoek ('een ontwerper uit India') een rol zouden kunnen spelen.

Erik Schmieman werkt bij EZ. Hij vindt dat de Randstad zich ruimtelijk moet kunnen aanpassen aan veranderende omstandigheden. Dat is de stijgende zeespiegel, maar het zijn ook de veranderingen in bijvoorbeeld economie en energie. Hij ondersteunt de drieslag people planet profit als basis voor alle ateliers. Er dient wel voor worden gezorgd dat de koppeling tussen de ontwerpen kan worden gemaakt. En dat altijd ook naar de mens/consument wordt gekeken. Wat wil de Nederlander in 2040? Winkelen we dan allemaal via internet? Wat is dan de betekenis van de stadscentra? Dat vergt flexibiliteit en een hoog aanpassingsvermogen. Tegelijkertijd kan je niet alles doen. Aan alles zit ook een financieel plaatje vast. Haalbaarheid dient niet voorop te staan, maar een bepaalde realiteitszin is wel belangrijk. EZ zou eventueel wel willen deelnemen aan de ontwerpateliers Stadland en Netwerken, met name om kennis en ervaring vanuit het departement in te brengen om de 'realiteitszin' een plek te geven, niet om het EZ-belang te moeten vertegenwoordigen.

Hij wil graag zoveel mogelijk vrijheid geven aan de ontwerpateliers, vrij van huidig beleid. Ook Schiphol en Groene Hart liggen niet vast. De keuze bij Schiphol voor de optie in zee zou je nog open kunnen laten. In combinatie met nieuwe ontwikkelingen over het denken over kustverdediging en eilanden voor de kust is het mogelijk dat daar ook vliegtuigen landen. Bij het Groene Hart gaat het niet om de grens maar om de kwaliteit van het gebied en de gebruikswaarde en waarde voor de stad. Grenzen dienen bepaald te worden op basis van kwaliteit, gebruik en economische functie. Omdat de ruimtedruk toeneemt in de Randstad, kunnen de harde grenzen van het huidige Groene Hart in de toekomst anders zijn. Ook zouden de ontwerpers buiten de "afgebakende" grenzen van de Randstad moeten denken. Dat betekent dat je geen grens van de Randstad meegeeft aan de ontwerpateliers. Het gaat hierbij niet om de bestuurlijke grenzen, maar om functionele grenzen. Voor wat betreft de thema's heeft Erik Schmieman de volgende kanttekeningen:

- Vraag naar woningen en kwaliteit: consumentenvoorkeuren zo veel mogelijk faciliteren, maar wel rekening houden met de

negatieve effecten, zoals milieu, groene kwaliteit (innemen van groene ruimte voor rode ontwikkelingen). Pijnpunten laten zien, oplossingen aandragen.

- Mobiliteit: niet afremmen, maar sturen. De wens van de consument om te verplaatsen zo goed mogelijk faciliteren.
- Kassen/bedrijventerreinen: ook aandacht besteden aan de mogelijkheid van verplaatsing (wanneer ze niet een plek in de stedelijke omgeving kunnen krijgen – waarheen?) en kwaliteit geven, bijvoorbeeld in de combinatie met woonwerkmilieus waar en voor wie dat mogelijk is.
- Economie en het woon/werk/leefklimaat: Nederland wordt meer en meer een diensteneconomie. Daarom is veel vraag naar hoger opgeleiden, o.a. van buiten de EU. Wil je die kunnen aantrekken, dan moet je zorgen voor een mooie woon-, werk- en leefomgeving. Ook moet je er voor zorgen dat het aantrekkelijk is voor internationale bedrijven om zich in Nederland te vestigen, bijvoorbeeld vanwege de kwaliteit van en het aanbod op de arbeidsmarkt en de kwaliteit van de omgeving. In beeld zou moeten worden gebracht hoe het 'rood' kwaliteit kan toevoegen aan het 'groen', en andersom. Het gaat bij het groen in dit geval vooral om de gebruikswaarde en de indirecte economische waarde ervan en niet zozeer om 'kijkgroen' of de koe in de wei.
- Economie in 2040: de logistiek blijft een belangrijke rol spelen in Nederland. Het fysieke netwerk blijft dus belangrijk. Dat betreft niet alleen het vervoer van goederen, maar het heeft ook een directe link met de kenniseconomie. De diensten/financiële sector vraagt om goed bereikbare centra, woonwerkmilieus, vlot netwerk voor personenvervoer.
- Kennisontwikkeling (innovatie). Nederland kennisland, internationale specialisatie? Er zijn nu 13 kleine universiteiten, hebben we er straks minder maar veel grotere? Ontwikkelen deze zich in campussen in combinatie met innovatieve bedrijven samen op 1 terrein?
- Energietransitie: duurzame energie is een ruimtevrager. Wind is het meest veelbelovend (ruimtevrager: windmolens). Daarnaast

ook zonne-energie. Biomassa vraagt waarschijnlijk teveel ruimte en is daardoor te duur voor Nederland. Fossiele energie wordt schaarser, daarvoor moeten alternatieven worden ontwikkeld. Een belangrijk alternatief is en blijft de aanlanding van vloeibaar gas (ruimtevrager en voorzieningen in de havens, buisleidingen). Vanuit het oogpunt van de leveringszekerheid aan gebruikers zal bovendien een robuuste energie-infrastructuur nodig zijn. De vraag is ook in hoeverre het vervoerssysteem verandert wanneer andere energiedragers worden gebruikt.

Bijlage II Hink-stapsprong langs enkele Randstadbeelden

Een terugkerend gegeven in het maken van toekomstbeelden is de analyse, extrapolatie en variatie van maatschappelijke trends als onderlegger voor verhalen en kaartbeelden als representaties van de toekomst. De vaak weloverwogen keuzen, die mede op basis daarvan gemaakt zijn, kunnen decennia, eeuwenlang en soms zelfs onherroepelijk het ontwikkelingstraject van de Randstad bepalen. Later komt de waardering of de afkeuring voor als onwenselijk ervaren beknelling van eerder gemaakte keuzes.

Sinds de Nota Westen des Lands uit 1958 is in talrijke projecten aandacht besteed aan de toekomst van de Randstad. Daaruit komt een opmerkelijke constante koestering van min of meer vergelijkbare concepten naar voren. In de Nota Westen des Lands (1958) en de 1^o Nota RO (1960) wordt voor de opvang van de snel groeiende bevolking in het Westen, gekozen voor een inrichtingsmodel waarbij het open middengebied in de Randstad wordt gehandhaafd, een gelede verstedelijking op de ring en bestaande stedelijke kernen en een uitstraling naar nieuwe zelfstandige steden buiten de ring, de overloopkernen. In de Tweede Nota blijft dat beeld gehandhaafd. De term overloopkern verdwijnt (later: groeikern voor binnen de Randstad en groeistad voor buiten de Randstad) en kernbegrippen zijn stadsgewesten en gebundelde deconcentratie. Sinds dat prille begin ligt het beleidsaccent op behoud van een open ruimte en bundeling van verstedelijking o.m. met het oogmerk om ongebreidelde suburbanisatie tegen te gaan. In die tijd waren landbouw en volkshuisvesting (w.o. de stadsvernieuwing) belangrijke coalitiepartners van het ruimtelijk beleid.

In 1983 verschijnt het RPD-studierapport The Future of Randstad Holland. De horizon is 2010 en de opzet is behoorlijk 'basic': op de terreinen van demografie, economie, sociaal-culturele ontwikkeling, instituties, technologie, energie en milieu worden bepaalde trends beschreven op basis waarvan drie kijkrichtingen of scenario's zijn uitgewerkt: trend, bundeling en spreiding. De trend wijst onmiskenbaar in de richting van geleidelijk vollopen van de open

ruimte in de Randstad ('inwaartse groei') bij een bevolkingsomvang van de Randstad van circa 7 miljoen inwoners in 2010. Het risico van overbevolking in de Randstad, zoals in de jaren daarvoor wel naar voren is gebracht, wordt in dit rapport klein en onwaarschijnlijk geacht. Wel zouden er nog zo'n 400.000 huizen bijgebouwd moeten worden in de Randstad. De economie zit tegen in die jaren, de bevolking dreigt normloos te worden, de technologie zal weinig soelaas bieden en het lijkt onwaarschijnlijk dat milieufactoren een grote invloed zouden hebben op de verstedelijking. De beide alternatieve scenario's verschillen van elkaar qua ruimtelijk beeld, maar ook op de kansen voor openbaar vervoer, keuzevrijheid en woonwensen, metropolitane diversiteit en cultureel prestige. In de jaren daarna wordt in het beleid steeds meer de stad centraal gesteld (intensivering) en wordt de compacte stad geboren. De overlooppedachte uit de jaren zestig maakt dus plaats voor bundeling, herstructurering en intensivering van het ruimtegebruik in en aan de bestaande steden (de compacte stad). In 1987 brengt de Regiogroep Randstad het rapport 'Naar een ruimtelijk ontwerp voor de Randstad' uit. Op basis van een sterkte/zwakte analyse en nodale, zonale en communicale uitgangspunten worden voor de Randstad vijf ontwikkelingsmodellen uitgewerkt: westvleugel, ringmodel, gewestenmodel, netwerk van steden en het corridormodel. Principes rond nabijheid en bereikbaarheid, scheiding en verweving stad/land en maakbaarheid van de samenleving spelen hierin een grote rol.

Niet lang daarna verschijnt de Vierde Nota. Belangrijke trends zijn de internationalisering van onze samenleving, de groei van de economie, de toenemende vergrijzing, individualisering en emancipatie en mobiliteit. Interessant is het onderscheid in dagelijkse leefomgeving en Nederland in zijn internationale omgeving. 'Nieuwe' kijkrichtingen in het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief zijn o.a. het uitbuiten van de specifieke voordelen van de Randstad, het vergroten van het economisch kerngebied van ons land van de Randstad tot de Stedenring Centraal Nederland, het concept van stedelijke knooppunten en de potentie van ons land als waterland.

De nota De Randstad op weg naar 2015 verschijnt in 1990 en is input voor de Vierde Nota Extra. Er wordt gewag gemaakt van een trendbreuk: voor het terugdringen van de auto is een andere aanpak van het verstedelijkingsbeleid essentieel. Uitgangspunt is te komen tot een duurzame ontwikkeling van de Randstad op een wijze die bijdraagt aan de economische ontwikkeling van de Randstad. Daarom wordt o.m. verstedelijking en openbaar vervoer geïntegreerd aangepakt (kwaliteitssprong), wordt voor nieuwe woon- en werkgebieden eerst gekeken naar herstructurering van bestaand stedelijk gebied en wordt het primaat bij nabijheid gelegd als het gaat om uitbreiding van het stedelijk gebied. Aan het slot van de nota komt de vraag aan de orde of de Randstad niet te vol is. Het antwoord is dat de vraag naar ruimte wel ingepast kan worden mits er een scherper locatiebeleid wordt gehanteerd en ruimteverslindende Randstad-vreemde vormen van ruimtegebruik gaan verkassen naar elders (vliegveld, glastuinbouw).

VERSRING verschijnt in 1994. Het gaat over de verdere uitwerking van het concept stedenring. Megatrends zijn emancipatie/individualisering, schaalvergroting/internationalisering en economisch-technologische ontwikkeling. Bereikbaarheid is veel belangrijker geworden dan nabijheid, o.m. samenhangend met het gegeven dat mensen zich steeds meer losmaken van traditionele samenlevingsverbanden. Ook de tegenstelling stad-platteland vervaagt hierdoor; grote delen van Nederland krijgen het karakter van een verstedelijkte samenleving. Er dienen zich concepten aan zoals parkstad (Tussengebied Den Haag-Rotterdam), tapijtmecropool en Randstad als groene mecropool. Ook is er een grotere rol weggelegd voor het regionaal ontwerp. In de jaren negentig treedt het concept van het stedelijk netwerk steeds vaker op de voorgrond. Vanwege welvaartsgroei, toenemend autobezit, voortgaande specialisatie van gebieden en het uitwaaiëren van functies (met veel kriskrasverkeer als gevolg) ontwikkelt zich een polycentrische structuur. Conceptueel wordt gezocht naar een meer samenhangende benadering van infrastructuur en bundeling van verstedelijking (zoals in Ruimpad) en coalitievorming tussen VROM en V&W, op de voet gevolgd door de

noodzaak van een sterkere samenhang tussen water en ruimtelijke ordening (zoals RO op waterbasis).

De Ruimtelijke Verkenningen van de RPD in 1995 staan in het teken van ruimtelijke perspectieven voor de 21^e eeuw als opmaat voor de operatie rond Nederland 2030. Vaste verbanden tussen plaats, schaal, tijd en vorm worden steeds gevarieerder gekozen en ook de combinaties worden steeds talrijker en avontuurlijker. Bovendien lijkt de fysieke bouwopgave na 2010 te groot te worden voor de bestaande verstedelijkingsconcepten. Naast zorgvuldig ruimtegebruik, komt de optie van uitschuif van bedrijven en woningen uit de Randstad naar Brabant en Gelderland aan de orde, evenals de optie van een veel sterkere concentratie en echte metropolitane ontwikkelingen in de Randstad. Belangrijke kritiek is dat de toekomstverkenningen sterk de tijdgeest ademen. Dit lijkt een tekort aan voorstellingsvermogen.

Opvallend is ook dat grote kwesties, zoals de tweedeling in de maatschappij, de ruimtelijke segregatie, de toekomst van de grote steden, de internationale migratieproblematiek en de veranderende verhouding tussen staat en burger nauwelijks aandacht krijgen op de ruimtelijke agenda. Dit doet Hofland in 1995 op een symposium Ruimtelijke Verkenningen van de RPD verzuchten dat "de vraag die de scenarist zich ook kan stellen is, hoe bij voortgezet beleid van de staat – de concentratie op de ontwikkeling van de infrastructuur en woonplaatsen van de bovenklasse – de verhouding tussen deze en de verwaarloosde onderklasse zal uitpakken."

In 1995 verschijnt ook de visie op verstedelijking en mobiliteit van V&W. Er worden o.a. drie ruimtelijke dimensies gecombineerd (oriëntatie, mate van bundeling en mate van functiemenging) tot acht theoretische verstedelijkingsconcepten in de range van compacte stad tot bandstad.

'Randstad en Groene Hart: groene wereldstad' verschijnt in 1996. Een van de meest indringende keuzes is de spanning tussen verstedelijking en economische potenties enerzijds en het bewaken van open groene ruimtes anderzijds. Er staan vier opties voor

toekomstige ontwikkelingen in: intensivering op de ring, benutten van de binnenflank, benutten van de buitenflank en overloop naar Brabant, Gelderland en het Noorden. Tegelijkertijd dient zich de discussie over de kustlocatie aan en het gebied tussen Amsterdam en Almere, waar nog ruimte is. De nota sluit af met een bloemlezing aan belangwekkende nieuwe ideeën en studies over de ruimtelijke toekomst van de Randstad: de Zuidvleugel, de Oostflank, Randstad-Metropool, de RORO-toekomstscenario's Randstad Holland, de Visie Stadslandschappen van LNV, Groene Hart-Groene Metropool van ANWB en WNF, etc.

Eén van de aardigste en meest oorspronkelijke bijdragen in het circus van Nederland 2030 is de folder (!) van het 'zonlichtstreefbeeld' van toenmalig Bureau de Schie. Het is een onconventionele uitwerking van emoties, provocaties en onzekerheden en een pleidooi voor groeiende consumptie onder duurzame voorwaarden. Op basis hiervan zijn drie strategieën uitgewerkt om ruimte te winnen en deze veelzijdiger en efficiënter te gebruiken: annexatie, defragmentatie en copy-paste.

Rond de eeuwwisseling is een hausse aan toekomstverkenningen. 'Tijd voor Ruimte' van V&W met tien agendapunten rond landelijk gebied, corridors en netwerksteden enerzijds en water, verkeer en vervoer en mainports anderzijds (1999), de 'Randstad op weg naar de Vijfde nota' met nieuwe opgaven en denkrichtingen (Bureau Regio Randstad 1999), 'Ambities voor de deltametropool' van VROM en V&W (2002), waarin o.m. de Randstad gezien wordt als bijzonder type metropool ('een netwerkmetropool') dat een veelbelovend type is met bijzondere kwaliteiten die de klassieke metropolen missen en niet op de laatste plaats het rapport 'Ontwerpatelier Deltametropool' van VROM uit 2003.

Terugblikkend lijkt er min of meer consensus te bestaan over het standaardrepertoire en de gereedschapskist van de toekomstverkenner. Over het algemeen zien we daarin terug de analyse van demografische, economische, technologische en sociaal-culturele dynamiek (incl. de mobiliteit), soms aangevuld met

energie, milieu en het internationale veld (tegenwoordig vaak aangeduid in het spanningsveld globalisering – lokalisering). Deze analyses vormen de programmatische opgave (de volume-effecten): zoveel duizend woningen erbij, zoveel vierkante meter bedrijventerreinen, snelwegen etc., soms opgeschroefd naar buitensporig hoog niveau (het hoge druk scenario uit de Vijfde nota deed minister Pronk opmerken dat hij nog een extra provincie Zuid-Holland nodig had om alle ruimteclaims te honoreren), zelden of nooit teruggebracht tot een programma van minder (krimpt doet kennelijk verstijven van angst). Naast deze volume-effecten is er in de analyse ook aandacht voor structureffecten: de vergrijzing van de bevolking, individualisering, de hogere welvaart, de groei van de dienstverlenende sector, de rol van ICT e.d., die tot andere voorkeuren, behoeftes en gedragspatronen aanleiding kunnen zijn. Sinds de jaren negentig is overigens ook de typering van de fysieke ondergrond een belangrijke toevoeging aan de analyse (lagenbenadering).

Naast de analyse maakt een standaardset van ruimtelijke zoekrichtingen deel uit van dit repertoire, waarin concepten op basis van bundeling, scheiding of gebundelde deconcentratie domineren. Omgevingsbeelden tot slot, zoals o.m. gebruikt in Ruimpad – maar ook in de Shell scenario's tot het begin van deze eeuw – zijn combinaties van een analytische en ruimtelijke zoekrichting, waarin een bepaalde samenleving gecombineerd is met een ruimtelijk concept. Bij Shell (2001 Global Scenarios) is dat bijvoorbeeld een scenario '*business class*', waarin de wereld het speelveld is en de spelers op dit veld bewegen op basis van verbonden vrijheid in een wereld van grotere economische integratie, efficiency, kansen en mogelijkheden ('opportunities') en hoge beloning. Dit staat tegenover een scenario dat '*prism*' heet en dat de verbindingen die er echt toe doen belicht als reflectie van de invloed van de "heartlands".

Bijlage III Documenten, kaarten en websites

Websites:

<http://www.noordvleugel2040.nl/>

<http://flevo.projecttoolkit.nl/>

<http://www.mnp.nl/nl/publicaties/2007/Duurzaamheidsverkenning2Nederlandlater.html>

<http://nederlandlater.tv/>

http://www.zuidvleugel.nl/page/Perspectief_2020

http://centrum.nl/websites/kei/files/KEI2003/documentatie/GemRotterdam_Stadsvisie2030_feb2007.pdf/

<http://zuidvleugel.nl/page/Themas>