

Ruimteconferentie 2008

Datum: 28 oktober 2008

Locatie: Cruise Terminal Rotterdam

INFORMATIE WORKSHOPS EN KEYNOTE SPEECHES



Keynote speech 1 (10.10 – 11.00)

Land, Environment and Democracy – professor Susan Owens (University of Cambridge, UK)

Can institutions that regulate land use help bring about the sustainability transition? In her key note lecture professor Owens will explore connections between land use, environment, spatial planning and public policy. She will argue that the mechanisms in land use regulation that are most promising are not those most typically presented in policy discourse.

Land use is linked to environmental change through a multiplicity of direct, indirect, sometimes cumulative and often uncertain effects. These links operate at multiple spatial scales, and they have economic, legal and political dimensions. Yet the relationship between land use, or spatial, planning and environmental sustainability is often narrowly conceived, with planning seen as offering a set of tools or instruments to 'deliver' more sustainable patterns of land use, defined in conventional terms. It is more interesting – and more revealing – to consider how the opportunity structures offered by planning systems have admitted new, sometimes radical, ideas into key domains of public policy – often through what Brian Wynne has characterised as 'uninvited public engagement' (at the Annual Meeting of the Science and Democracy Network, Cambridge, UK, June 2007). In sectors such as energy and transport, for example, planning has contributed to the 'greening' of the state not through (or not only through) officially sanctioned tools such as impact assessment, or 'reducing the need to travel', but by providing democratic spaces within which the dominant discourse in policy sub-systems can be challenged.

This crucial ('subversive') role for planning is threatened by reformist pressures in many western democracies, where planning is increasingly seen as an obstacle to economic growth and competitiveness. Whilst advocating 'public engagement' on the one hand, governments are systematically attempting to close any apertures through which engagement might seriously challenge the *status quo*. At the time of writing, in England, at least three significant initiatives concerned with 'streamlining' and re-scaling the planning system seek to do just that. It is argued that the implications both for democracy and for sustainability are substantial.

Some relevant writings

- Cowell, R. and Owens, S. (2006) 'Governing space: planning reform and the politics of sustainability', *Environment and Planning C: Government and Policy* 24: 403-421
- Owens, S. (2002) "A collision of adverse opinions?": major projects, planning inquiries and policy change', *Environment and Planning A* 34: 949-957, 2002.
- Owens, S. (2004) 'Siting, sustainable development and social priorities', *Journal of Risk Research* 7, 2: 101-114.
- Owens, S. and Cowell, R. (2002) *Land and Limits: Interpreting Sustainability in the Planning Process*, London and New York: Routledge, 244pp ISBN 0-415-16276-9.

Keynote speech 2 (15.45 – 16.15)

Het verlangen naar schoonheid – ir. Liesbeth van der Pol (Rijksbouwmeester)

Onder de titel 'Het verlangen naar schoonheid' zal Liesbeth van der Pol een toelichting geven op haar eerste ervaringen als Rijksbouwmeester. In haar lezing geeft zij een representatief overzicht van de reikwijdte van het werk van de Rijksbouwmeester en van het College van Rijksadviseurs, met als leidend principe 'het verlangen naar schoonheid'.

Workshops Blok 1 (11.05 – 12.05)

A: *Energie en ruimte – Judith Borsboom (voorzitter)*

Kleine energieatlas, de ruimtelijke footprint van 3.387 GWh elektriciteitsproductie – Dirk Sijmons (H+N+S Landschapsarchitecten)

De Kleine Energieatlas geeft inzicht in de ruimtelijke footprint van de tien belangrijkste manieren van elektriciteitsopwekking.

In de atlas wordt in beeld gebracht welke ruimtelijke aspecten er komen kijken bij de productie van 3.387 GWh, de hoeveelheid geleverde energie die door het huidige windturbinepark wordt geleverd.

Elk van de tien modaliteiten wordt in de atlas beschreven in 12 pagina's kaarten, infographics en tekeningen die vergelijking goed mogelijk maken.

Rijksbeleid en windenergie – Gerrie Fenten (ministerie VROM)

B: *Verhuishwensen en verhuisgedrag – xxx (voorzitter)*

Van verhuishwens tot verhuizing: de discrepantie tussen intenties en gedrag – Carola de Groot (PBL; carola.degroot@pbl.nl)

De Nederlandse woningmarkt wordt sinds het begin van de twintigste eeuw gekenmerkt door een toenemend (kwantitatief én kwalitatief) woningtekort. Het terugdringen van het woningtekort staat dan ook weer hoog op de agenda van het woonbeleid.

Bij de bepaling van de woningbehoefte en het woningtekort, wordt voor een belangrijk deel gebruik gemaakt van uitkomsten van woningbehoefteonderzoeken - voorheen WBO, inmiddels WoON geheten. Hierbij zijn antwoorden op vragen over de verhuisgeneigdheid van personen en huishoudens richtinggevend. Hoewel verhuisplannen belangrijk zijn voor de raming van de woningbehoefte en het woningtekort, is tot op heden weinig onderzoek gedaan naar de vraag of deze plannen vervolgens ook binnen twee jaar worden gerealiseerd. Een confrontatie van wens en gedrag van dezelfde personen geeft niet alleen inzicht in de vraag in hoeverre mensen erin slagen hun verhuisplannen binnen twee jaar te verwezenlijken, maar daarmee ook in het realiteitsgehalte van die plannen.

Gezien de grote regionale verschillen in de situatie op de woningmarkt, gaan we in op de vraag of het in de ene regio meer dan wel minder moeite kost om verhuisplannen alsmede koopwensen te realiseren dan in de andere. Zoals gebruikelijk in woningmarktonderzoek, maken we hierbij onderscheid tussen (aspirant-)starters en (aspirant-)doorstromers.

Komen en Gaan in Rotterdam – Pieter Bol (dS+V Rotterdam; p.bol@dsv.rotterdam.nl)

De afgelopen tien jaar kwamen gemiddeld 31.000 mensen per jaar uit binnen- en buitenland naar Rotterdam om er te wonen en vertrokken er gemiddeld 33.000 per jaar uit die stad. Zorgen zijn er daarbij vooral over het heersende beeld dat de vestiging in sociaal-economisch opzicht ongunstiger is samengesteld dan het vertrek uit de stad. De migratie is niet proportioneel, maar selectief. Het tegengaan van selectieve migratie, door mensen met midden- en hoge inkomens te behouden en aan te trekken, is in Rotterdam de afgelopen tien jaar een steeds belangrijker onderdeel van het gemeentelijk beleid geworden. Extra aandacht gaat daarbij uit naar Rotterdam-Zuid, waar met een omvangrijk investeringsprogramma van gemeente, deelgemeenten en woningcorporaties (Pact op Zuid) in economisch, sociaal en fysiek opzicht een kwaliteitsslag gemaakt moet worden. Om het beleid met betrekking tot het terugdringen van de selectieve migratie op Zuid kracht bij te zetten, is in het collegeprogramma 2006–2010 de volgende target opgenomen: *Eind 2009 is de selectieve migratie in de gebieden die vallen onder het Pact op Zuid afgenomen met 20 % ten opzichte van 2006. Uiteindelijk doel is dat de selectieve migratie in 2016 tot nul is teruggebracht.*

Om het verloop van de selectieve migratie te kunnen volgen is gericht onderzoek op verschillende meetmomenten nodig. Er is een nulmeting voor het jaar 2006 uitgevoerd, een vervolgmeting voor 2009 wordt volgend jaar uitgevoerd. Het onderzoeksrapport over de 2006-meting biedt waardevolle informatie over de demografische en sociaal-economische kenmerken van de verschillende verhuisstromen, de motieven voor vestiging en vertrek, de wooncarrière die men maakt en hoe men deze waardeert. In deze presentatie analyseren we een aantal belangwekkende resultaten van de 2006-meting en plaatsen we deze in een beleidscontext.

Verhuishwensen in Amsterdam: van ambities naar realiteit, 2003-2007 – Hester Booi/Idske de Jong (gemeente Amsterdam; i.jong@os.amsterdam.nl)

De gemeente Amsterdam voert tweejaarlijks een woningmarktenquête uit met ruim 18.000 responses. In 'Wonen in Amsterdam' van 2003 werd naar de verhuishwensen van de Amsterdammers gevraagd. Door het onderzoeksbestand weer aan de migratie- en woningstatistiek te koppelen, kon een precieze analyse gemaakt worden van het verschil tussen wens en realiteit. Tegen het licht van de krappe Amsterdamse woningmarkt is het van belang te weten welke groepen meer en minder last hebben van de krapte. In welke sectoren van de Amsterdamse woningmarkt is behoefte aan meer ruimte om te slagen?

Wat bepaalt nu of huishoudens al of niet verhuizen? Deze vraag wordt geanalyseerd aan de hand van een regressie analyse. Hierin wordt gekeken welke kenmerken, onafhankelijk van elkaar, invloed hebben

op het al of niet werkelijk verhuizen. Op basis hiervan kunnen ook de kansen worden bepaald op een verhuizing.

C: Verdichting/functiemenging – Arno Segeren (voorzitter)

Verdichting – Bart Mispelblom Beyer/Charlotte ten Dijke (Tangram Architecten; C.Ernst@tangramarchitekten.nl)

Er vinden belangrijke veranderingen plaats in het denken omtrent de plaatsing van de nog resterende grote bouwopgave. Er is een groeiend besef dat het ruimtebeslag, zoals in de Vinex-wijken, niet kan worden voortgezet. De door de overheid gestelde landelijke doelstellingen met betrekking tot nieuw bouwen zullen veel scherper moet worden gesteld.

Het overgrote deel van de toe te voegen bebouwing zal moeten worden geplaatst binnen reeds bestaand stedelijk weefsel; Deze keuze voor verdere verdichting van verstedelijkt gebied heeft enorme invloed op de stedenbouw en architectuur. Wij onderzoeken, ontwikkelen en bouwen (conceptuele) oplossingen, die aantonen dat het verdichtingsprincipe niet vooral voor gebouw en stedelijk milieu veel kwaliteit oplevert. Wij zijn ervan overtuigd dat met deze insteek niet alleen de stad verbetert maar ook de rol en betekenis van de architectuur verandert. Met ons werk tonen wij aan dat de rol van de architect zich juist moet verbreden. De nieuwe architect is degene die functioneren, kunst en schoonheid van het gebouw laat harmoniëren binnen het verdicht stedelijk landschap. Het moet weer gaan om de interactie tussen gebouw en de ruimte van de stad.

Ruimte voor Werken – Marie-Claire van Dorremalen/Saskia Vogelaar (Kamer van Koophandel Rotterdam; mdoremalen@rotterdam.kvk.nl)

Uit onderzoek blijkt dat in ons kamergebied (van Gouda, Reeuwijk, Hoek van Holland, Goeree-Overflakkee, Hoeksche Waard, Dordrecht tot de Alblasserwaard) een tekort is aan Ruimte voor Werken. Er is een tekort aan bedrijventerreinen, in het bijzonder waar HMC bedrijven zich kunnen vestigen. Voorkomen moet worden dat bedrijven genoodzaakt zijn zich te vestigen op bedrijventerreinen. Kleinschalige bedrijvigheid in de lichte milieucategorieën kan binnenstedelijk. Er moet dan ook meer binnenstedelijk ruimte worden gecreëerd voor kleinschalige bedrijvigheid in de lichte milieucategorieën.

We zijn op zoek naar Binnenstedelijke Ruimte voor Werken. Immers, landelijk zijn er meer dan 900.000 ZZP-ers; KvK Rotterdam (45 gemeenten) ruim 60.000 bedrijven alwaar één persoon werkzaam is; KvK Rotterdam (45 gemeenten) kleine 27.000 bedrijven alwaar 2 tot en met 4 personen werkzaam zijn. Veel van deze kleinschalige bedrijven hoeven niet op bedrijventerreinen te worden gehuisvest, maar kunnen juist binnenstedelijk worden gehuisvest. Weinig gemeenten staan dit soort kleinschalige bedrijvigheid in woonwijken toe.

Wij zouden graag zien dat er veel meer juridisch-planologische mogelijkheden worden ontwikkeld om in woonwijken bedrijven te vestigen. Geen monoplanologische bedrijventerreinen, maar ook geen monoplanologische woonwijken. In feite binnenstedelijke woonwerkgebieden.

Verdichting en gezondheid: een vergelijking van 27 (BLS)-regio's – Rianne Zandee (Stichting Natuur en Milieu; rianne.zandee@freeler.nl)

Stichting Natuur en Milieu voert in 2008 het project 'Verdichten en gezondheid' uit. Het project bestaat uit een vergelijking van de 27 stedelijke BLS-regio's, op een aantal indicatoren met betrekking tot: verdichting/functiemenging; flankerend (mobiliteits)beleid en gezondheid (luchtkwaliteit, geluid, groen).

De centrale vraag is in hoeverre in de regio's er de afgelopen 10 jaar (1995-2005) in zijn geslaagd succesvolle verdichting te combineren met verbetering van de leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluid en groen). Het onderzoek bestaat uit een kwantitatief deel (GIS analyses met data van het Planbureau voor de Leefomgeving) en een kwalitatief deel (enquête onder de regio's). De resultaten van de kwantitatieve (GIS-)analyses zullen in september gereed zijn. De resultaten worden gebruikt als input voor de nieuwe integrale verstedelijkingsafspraken die VROM in de loop van 2008/2009 met de regio's gaat maken voor de periode 2010-2020.

D: Stadsranden – Paul van de Coevering (voorzitter)

Stadsranden, vergeten Mooi Nederland – Gerben Roest (ministerie VROM; gerben.roest@minvrom.nl)

De druk van de verschillende ruimteclaims is het hoogst in de groene ruimte nabij de stad. Het gaat hierbij om het gebied direct aansluitend aan bestaand stedelijk gebied (de stadsrand) en de groene ruimte tussen stedelijke kernen in de stedelijke netwerken (rijksbufferzones / regionale groengebieden). Deze stedelijke groenzones hebben grote kwaliteiten ondermeer op het gebied van biodiversiteit en landschap en als ruimte voor vrijetijdsbeleving. De stadsrand vormt de poort van stad naar land en omgekeerd. Stedelingen kunnen via de stadsranden het omliggende landschap bereiken en gebruiken de stadsrand als uitvalsbasis voor een bezoekje aan de groene ruimte. Onvoldoende regie op de ontwikkeling van groene ruimte nabij de stad kan leiden tot verrommeling en een niet toegankelijk landelijk gebied. In bestuurlijke en organisatorische zin lijken de groene gebieden nabij de steden de probleemgevallen van de planologie. Stad en land worden vaak met de ruggen naar elkaar toe ontwikkeld en het ontbreekt aan regionale afweging van

initiatieven. Aan de andere kant is er steeds meer het besef dat Stadsranden ook kansen bieden om aan 'nieuwe' behoeften van stedelingen te voldoen. Op deze overgang van stad en platteland ligt een belangrijke gezamenlijke ontwerp-opgave voor overheden en maatschappelijke organisaties. Wat gebeurt er in stadsranden en hoe kunnen we de functies zo inrichten dat die ruimte mooi, groen en open blijft? Hoe kunnen we de kansen benutten om aan 'nieuwe' behoeften van stedelingen te voldoen? Welke rol kunnen bedrijven hier aan bijdragen die direct of indirect verbonden zijn aan de landbouw in de stadsranden?

Verkenning van de ruimtelijke ontwikkelingen in de stadsrandzone – David Hamers (PBL; david.hamers@pbl.nl)

De afgelopen decennia is er in het gebied dat direct grenst aan bestaand stedelijk gebied en in gebieden tussen steden in netwerken sprake geweest van een grote ruimtelijke dynamiek: Vinex-woningbouw, bedrijventerreinen (aan snelwegafslagen), perifere kantoorparken, stedelijke subcentra, enzovoort. Deze ontwikkelingen hebben in de stadsrandzone geresulteerd in een forse verstedelijking. Temeer doordat dergelijke ontwikkelingen in veel gevallen passen in het voorbijgaande en vigerende compactestads- en bundelingsbeleid. Voor de nabije toekomst is de verwachting dat aanhoudende en nieuwe ruimteclaims in de stadsrandzone voor een flinke ruimtedruk zullen blijven zorgen. Dit niet alleen als gevolg van de bovengenoemde 'verstening', maar ook doordat stedelingen rondom de steden steeds meer ruimte zoeken voor recreatie in het (schaarse) groen.

Welke mechanismen en verstedelijkingspatronen waren in het recente verleden in Nederland kenmerkend voor de stadsrandzone? En waar zullen stedelijke grondgebruiksfuncties in de toekomst naar alle waarschijnlijkheid in de stadsrandzone ruimte claimen? In de presentatie kijken we dus zowel terug als vooruit. Terugblikken doen we door middel van een historische kaartanalyse van de verstedelijking in de stadsrandzone en een kwalitatieve analyse van de achterliggende oorzaken. Vooruitkijken doen we door middel van een GIS-model waarin we de lessen uit het verleden verwerken tot verscheidene kaartlagen. Samen geven deze kaartlagen aan waar de uiteenlopende ruimteclaims in de toekomst (bij trendmatig beleid) in de stadsrandzone naar verwachting zullen neerslaan. Deze kennis vormt een belangrijke input voor het ruimtelijke beleid in de nabije toekomst.

Duurzame stadsranden: nieuwe stadsmuren? –

Rolf Oldejans (gemeente Enschede; r.oldejans@enschede.nl)

De meeste steden zijn volop bezig met het geven van invulling van ruimtelijke kwaliteit binnen het stedelijke gebied. Goed gedefinieerd: het gebied binnen de bebouwde kom. Direct buiten die bebouwde kom is het geheel anders. Daar is al snel sprake van een ander speelveld, namelijk van diverse overheden die elk voor hun eigen beleidsveld actief zijn. Juist door dat speelveld is er een versnipperde aandacht en is er geen grip op ruimtelijke ontwikkelingen, vooral niet vlak buiten de bebouwde-komgrens in de zogenoemde 'stadsrand'. Het gaat daar meestal om dure grond, maar mogelijkheden om die dure grond te benutten zijn er nauwelijks. Woningen of bedrijven mogen vaak niet gebouwd worden (beleid van diverse overheden) omdat dat niet gewenst is. Voor andere wel gewenste ontwikkelingen is de grond te duur. Gevolg is dat aanwezige functies sluipenderwijs in verval raken (schuren, stukjes land). En dat trekt weer illegaal gebruik aan dat mogelijk is omdat er nauwelijks aandacht is voor dat gebied.

In de gemeente Enschede is dat probleem erkend en dat heeft geleid tot een vernieuwde kijk op de kansen en mogelijkheden van de stadsrand. Onder de noemer 'Rondje stad' is nieuw beleid ontwikkeld, gericht op juridische ontwikkelkansen (Gids Buitenkans), maar ook een uitvoeringsprogramma met projecten ter versterking van de gebruiksmogelijkheden van het gebied rondom de bebouwde-komgrens.

Daarnaast is Enschede bezig met het opzetten van een Europees samenwerkingsproject met overheden en universiteiten in 6 landen. De stelling binnen het SURF-project is dat verrommeling in stadsranden ontstaat door gebrek aan aandacht. Ga je als overheid daarentegen bewust om met stadsranden, dan ontstaan er juist kansen om het woon-en werkklimaat van steden te veraangenamen en om de ruimtelijke kwaliteit daarmee te verhogen. En met kwaliteit bedoelen we niet alleen dat het er gelikt uit moet zien in die stadsrand. Het is ook goed denkbaar dat er lelijke oude gebouwen staan waarbinnen allerlei typen bedrijvigheid of kunst plaatsvindt. Mits het maar 'bewust' plaatsvindt.

E: Werken/kantoren – Anet Weterings (voorzitter)

Wat waarderen kantoorgebruikers? De invloed van gebouw- en locatielcharacteristieken op het huurniveau – Philip Koppels/Hilde Remøy/Anet Weterings (TUDelft/PBL)

De mate waarin een kantoor (gebouw en locatie) voorziet in de wensen van de gebruiker, bepaalt de gebruikswaarde. Een hogere gebruikswaarde voor de gebruiker vergroot de betalingsbereidheid – willingness to pay – van de gebruiker en komt tot uitdrukking in de hoogte van de huurprijs of koopprijs. Kantoorgebouwen zijn uitermate heterogene producten die niet rechtstreeks kunnen worden vergeleken. Ze kunnen alleen vergeleken worden op basis van hun samenstelling van eigenschappen. Met hedonische prijsanalyses is het mogelijk de prijs per gebouweigenschap nader te bepalen. In dit onderzoek analyseren wij aan de hand van circa 450 huurtransacties in Amsterdam (periode 1995-2007) of er een relatie bestaat tussen het huurprijsniveau (per vierkante meter) en de gebouw- en locatielcharacteristieken van het kantoorpand.

In de vastgoedpraktijk wordt vaak gesteld dat de waarde van vastgoed grotendeels door de locatie wordt bepaald. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat de locatielkwaliteit zeker van invloed is op het huurprijsniveau, maar dat gebouwkarakteristieken misschien nog wel belangrijker zijn. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de analyse zich tot Amsterdam beperkt heeft, waardoor de locatielverschillen

minder groot zijn dan landelijk gezien. Daarnaast zal het doorgaans zo zijn dat de gebouwkwaliteit al afgestemd wordt op de locatiekwaliteit!

Het succes van lokale bedrijven: op zoek naar verklaringen binnen de buurt – Bart Sleutjes (Universiteit Utrecht; b.sleutjes@geo.uu.nl)

De literatuur over ondernemerschap en bedrijfssucces leert ons dat vooral persoonlijke kenmerken van de ondernemer (ambitie, menselijk en financieel kapitaal) en bedrijfsaspecten (leeftijd, sector, en omvang) het succes van bedrijven beïnvloeden. Onze hypothese is echter dat, gecontroleerd voor deze aspecten, ook sociale omgevingskenmerken bedrijfssucces beïnvloeden.

Hiervoor hebben wij drie theoretische argumenten. Ten eerste is er de laatste twintig jaar in de literatuur een groeiende aandacht voor het belang van sociale netwerken voor het succes van bedrijven. Uit deze literatuur komt ook naar voren dat de belangrijkste en meest frequente sociale contacten vaak plaatshebben op korte afstand van het bedrijf. Ten tweede veronderstellen wij dat de bevolkingssamenstelling en de leefbaarheid van een wijk directe invloed uitoefenen op de afzetmarkt en – mogelijkheden van bedrijven. Dit geldt vooral voor bedrijven met een toonbankfunctie en voor persoonlijke dienstverlening. Het derde argument is gebaseerd op een theorie die stelt dat het welzijn van mensen een directe invloed heeft op hun werkprestaties. Zogenaamde 'Quality-of-Life factoren' spelen om die reden een toenemende rol bij de locatiekeuze van bedrijven. Er is alleen nauwelijks bekend in hoeverre bedrijven ook daadwerkelijk beter presteren in een omgeving die hoog scoort op deze punten.

In deze presentatie worden de eerste resultaten gepresenteerd van een kwantitatief onderzoek, waarbij de relatieve bijdrage van sociale en fysieke omgevingskenmerken aan bedrijfssucces wordt bestudeerd. Bedrijfssucces wordt daarbij gedefinieerd als overlevingskans, winstgroei en werknemersgroei.

Kantorenstrategie steden kan beter – Guido van der Molen (STEC groep; g.vandermolen@stec.nl)

Uit het door de NVM uitgevoerde Kantorenmarktonderzoek (2005) blijkt echter dat maar ongeveer de helft van de 70 grootste gemeenten in Nederland over een geformaliseerd kantorenbeleid beschikt. Veel gemeenten in Nederland hebben dus geen vastgestelde en goed uitgewerkte visie op onderwerpen zoals de segmentering, fasering en het vermarkten van kantoorontwikkelingen/locaties.

Het kantorenbeleid van steden is dus voor verbetering vatbaar, handreikingen zijn nodig. Op basis van eigen advieservaringen in heel het land en een specifiek onderzoek naar kantorenbeleid van steden komt onder meer aan bod: Valkuilen in het huidige kantorenbeleid van steden; het type locaties dat het meest toekomstbestendig is; hoe u betere locaties kunt maken; de positie van de kleinere kantoorgebruiker; wat te doen met bestaand vastgoed

F: Randstad; Frank van Oort (voorzitter)

Randstad 2040 en verder – Bart Vink (ministerie VROM; bart.vink@minvrom.nl)

2040 klinkt nog ver weg. Toch moeten nu keuzes worden gemaakt om de Randstad ook in de toekomst aantrekkelijk te houden. Op 5 september 2008 heeft het kabinet de Structuurvisie Randstad 2040 vastgesteld. In de structuurvisie kiest het kabinet voor: veiligheid tegen overstromingen, een groter en waterrijker Groene Hart, gericht investeren in de internationale krachten in de Randstad, bruisende steden en betere bereikbaarheid. Ook kiest het kabinet voor een effectieve uitvoering en doorwerking van de structuurvisie o.a. in vorm van een verkenning van een beperkt aantal 'Randstad Sleutelprojecten' voor na 2020, voorafgegaan door een (evaluatie)onderzoek en in vorm van de uitvoering van lopende en nieuwe 'Uitvoeringsallianties Randstad 2040'.

Economische dynamiek en de randstedelijke woningmarkt – Frank van Oort e.a. (PBL; frank.vanoort@pbl.nl)

Stedelijke economische dynamiek en de woningmarkt zijn sterk met elkaar vervlochten in de Randstad. Opvallend is evenwel dat de economie vooral in de Noordvleugel van de Randstad (Amsterdam–Utrecht) zich bijna als vanzelf verder ontwikkelt in groeisectoren als zakelijke, financiële en creatieve dienstverlening en dat deze bedrijvigheid onbeperkt fysiek de ruimte krijgt. Het hoogwaardige woningaanbod van de hierbij behorende hoog opgeleide arbeidskrachten in deze voor hen ook meest populaire woonregio's blijft echter sterk achter waardoor in dit marktsegment de huizenprijzen de laatste jaren sterk zijn gestegen. Dit suggereert dat 'woonbeleid' en 'werkbeleid' in de Randstad niet optimaal op elkaar zijn afgestemd. We beargumenteren dat de economische kracht van de stad en de stedelijke regio door een betere afstemming nog beter tot haar recht kan komen. Hiertoe dienen planologische beleidsconcepten met betrekking tot woon- en werklocaties kritisch tegen het licht te worden gehouden.

Evaluatie Randstadvisie 2040 – Rienk Kuiper (PBL; rienk.kuiper@pbl.nl)

Het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau hebben op verzoek van VROM gezamenlijk de 'Ex antetoeets Startnotitie Randstad 2040' opgesteld. In deze publicatie hebben de planbureaus aangegeven dat het Kabinet bij het opstellen van een langetermijnvisie voor de Randstad nadrukkelijk rekening dient te houden met onzekerheden over toekomstige ontwikkelingen. Bij de stedelijke opgaven (wonen, werken, infrastructuur) is deze onzekerheid veel groter dan bij opgaven op het terrein van natuur en water. Deze laatste, meer robuuste, opgaven zouden nu al kunnen worden aangevat, met 'no regret'-maatregelen die effect hebben op de lange termijn. In het geval van de stedelijke opgaven is het zaak een flexibele planning te maken, waarbij nu al ruimte wordt gereserveerd terwijl de maatregelen pas volgen op het moment dat een bepaalde ontwikkeling zich ook daadwerkelijk gaat voordoen. Ook consta-

teerden de planbureaus dat een langetermijnvisie voor de Randstad ook aandacht zou moeten besteden aan andere beleidsterreinen dan de ruimtelijke ordening. Denk aan de woningmarkt, de arbeidsmarkt en het onderwijs, de agrarische sector (de greenports uitgezonderd) en de grote steden, in het bijzonder de onderwerpen migratie en integratie.

In deze presentatie komt aan de orde in hoeverre de Structuurvisie Randstad de aanbevelingen uit de Ex ante toets heeft overgenomen, en welke opgaven nog voor de toekomst reesteren.

G: OV en ruimte; Karst Geurs (voorzitter)

Effecten van beter OV, ruimtelijk beleid en flankerend beleid. Is het geheel meer dan de som der delen? – Hans Hilbers/Paul van de Coevering/Anton van Hoorn(PBL; hans.hilbers@pbl.nl))

Het kabinet wil de kwaliteit en het gebruik van het openbaar vervoer vergroten. Naast verbeteringen in het openbaar vervoersysteem wordt gericht ruimtelijk beleid als een middel gezien om het gebruik van het openbaar vervoer te vergroten. De vraag is, of door afstemming van ruimtelijk beleid en beter openbaar vervoeraanbod meer bereikt kan worden. Een tweede vraag is of deze afstemming ook invloed heeft op de effectiviteit van flankerend beleid als prijsbeleid of parkeerbeleid. Daartoe zijn de effecten van ruimtelijk beleid, beter openbaar vervoer en flankerend beleid afzonderlijk en in combinatie doorgerekend. De berekeningen hebben zich gericht op de Randstad en op het jaar 2020.

De maatschappelijke effecten van openbaar vervoer – Peter Bakker (KIM; peter.bakker@minvenw.nl)

In discussies rond het openbaar vervoer (ov) gaat het vaak over de vraag of de doelen waarop beleids-makers verwachtingen koesteren ten aanzien van het ov, voldoende terugkeren in kosten-batenanalyses (KBA's). Een eind 2008 te verschijnen publicatie van het Centraal Planbureau en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid illustreert eerst hoe het ov presteert op de in beleidsnota's veel genoemde doelen voor het ov. Deze gemiddelde prestaties zeggen echter weinig over de effecten van specifieke nieuwe ov-projecten. Een KBA doet dat wel. Voor de studie zijn daarom zoveel mogelijk KBA's van Nederlandse ov-projecten verzameld. Bezien is of ov-projecten altijd slecht scoren in KBA's, zoals nogal eens verondersteld wordt, en wat de belangrijkste baten zijn van ov-projecten. Voor een aantal effecten is vervolgens nagegaan of zij (beter) in de KBA-systematiek moeten worden meegenomen. Denk daarbij aan indirecte economische effecten, vermeden additionele parkeerkosten, minder accijnsinkomsten, de waarde van het openbaar vervoer als terugvaloptie en baten als gevolg van hogere frequenties, meer kans op een zitplaats en meer comfort. Tot slot wordt verkend voor welk soort ov-projecten een gunstig kba-resultaat mag worden verwacht.

Marktconsultatie HOV Noordoost Brabant –

Bjorn Hondelink/Roger Heijtes (DHV/provincie Noord-Brabant; bjorn.hondelink@dhv.com)

Noordoost Brabant met centraal daarin gelegen de stedelijke regio Uden – Veghel is een regio met een sterke economische structuur, die zich onder meer uit in een bovengemiddelde economische groei. Door de landschappelijke kwaliteiten gecombineerd met een hoog voorzieningen niveau, is het tevens een aantrekkelijke regio om te wonen. Met de realisatie van de A50 tussen, Oss en Eindhoven, is de bereikbaarheid van Noordoost Brabant sterk toegenomen. De openbaar vervoerbereikbaarheid van de regio is qua ontwikkeling sterk achter gebleven en is de laatste jaren zelfs in kwaliteit afgenomen door een teruggang van het aantal lijnen en afname van de frequenties.

Om de aantrekkelijkheid van de regio ook in de toekomst te waarborgen en een verkeersinfarct te voorkomen is in de regio de behoefte ontstaan aan een sterke impuls voor het openbaar vervoer. Een wens die bij bestuurders in de regio al enige tijd leeft en een mogelijke heringebruikname van het zogenaamde Duitselijntje, een in onbruik geraakte spoorlijn. In het provinciale bestuursakkoord 2007- 2011 is opgenomen dat een studie naar nieuwe OV concepten zoals Light Rail op de verbinding Uden / Veghel – Bodelshoven uitgevoerd wordt. Om een te enge focus op slechts één oplossing te voorkomen, heeft een Stuurgroep van provincie, zeven gemeenten, twee werkgeversorganisaties en de Brabantse Milieufederatie het initiatief genomen voor een brede verkenning van de mogelijkheden van Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de regio.

De businessplannen moesten een antwoord geven op de vraag: Hoe kan de OV bereikbaarheid van Noordoost Brabant op een duurzame wijze verbeterd worden? Deze vraag diende integraal benaderd te worden, waarbij ook inzicht gegeven kon worden in extra ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de zomer van 2008 dienden de 4 geselecteerde marktpartijen hun businessplan ingediend te hebben. Op dit moment vindt het proces plaats om te komen tot een besluit over hoe met het openbaar vervoer omgegaan wordt in de regio

H: Klimaat en ruimte – Leo Pols (voorzitter)

Functie volgt peil geen panacee voor alle kwalen. Bredere strategie voor veenweiden – Renier Koenraadt (Oranjewoud; Renier.Koenraadt@Oranjewoud.nl)

Het Rijk roept de decentrale overheden op om te komen met projectvoorstellen om de doelen uit de Nota Ruimte te realiseren. Voor de financiering van deze doelen heeft het Kabinet financiële middelen gereserveerd. Mits projecten bijdragen aan het tegengaan van bodemdaling en aan een robuuster watersysteem, lijkt de inzet van deze middelen in veenweidegebieden in het Groene Hart en Laag Holland mogelijk.

'Functie volgt peil' lijkt daarbij het adagium. Dit impliceert een fundamentele verandering in het grondgebruik, waarbij minder wordt uitgegaan van een 'optimale agrarische drooglegging'. Uitgangspunten zijn het beperken van de peilverlaging, het vergroten van peilvakken en het zoneren van functies, waarbij de hoogteligging van de bodem en de snelheid van bodemdaling de functie bepalen. Dit betekent sturen in het grondgebruik en schuiven met functies.

Het project Wormer- en Jisperwater dat sinds 2005 in het Wormer- en Jisperveld in Noord-Holland loopt, werpt nieuw licht op de zaak. De maatschappelijke druk om het landschap in het Wormer- en Jisperveld in haar huidige vorm te behouden, is enorm. Agrariërs en natuurbeheerders worden er gezien als de hoeders van het landschap. Zonder deze beheerders zullen veenweidegebieden verruigen en het karakteristieke oer-Hollandse landschap inclusief alle weidevogels verdwijnen. Bovendien worden de gevolgen van de verzoeting van het watersysteem in Wormer- en Jisperveld er niet mee aangepakt en zal de invloed van de lager gelegen droogmakerijen op de veenweiden – ondanks hoger waterpeilen – aanwezig blijven. Om verdroging te voorkomen blijft het gebied afhankelijk van de inlaat van boezemwater. Dat water zorgt voor gebufferde omstandigheden en – inherent daaraan – veenrot. In Wormer- en Jisperveld worden de doelen uit de Nota Ruimte daarom vertaald naar maatregelen om de waterkwaliteit te verbeteren en niet naar een grootschalige herstructurering.

WaterParels. Een masterplan voor de Rode Waterparel in de Zuidplaspolder – Bart Bomas (BVR Adviseurs; Bart.Bomas@bvr.nl)

De Zuidplaspolder tussen Rotterdam, Zoetermeer en Gouda wordt getransformeerd tot een nieuw woon- en werklandschap met natuurgebieden, water, infrastructuur, bedrijventerreinen, glastuinbouw en woningbouw. Deze transformatie zal tussen 2010 en 2030 plaatsvinden. Voor elk deelgebied is nu een (voor)ontwerp bestemmingsplan gemaakt. Het deelgebied Rode Waterparel zal als een van de eerste plandelen worden ontwikkeld. Hiervoor hebben overheid en marktpartijen medio 2008 samen een masterplan opgesteld.

Het masterplan voor dit centrale deel (ca 230 ha) van de Zuidplaspolder is gericht op duurzaamheid en wonen in een mooi landschap. Het combineert de bijzondere waterkwaliteit en ondergrond (katteklei) met opvallende (water-)woonmilieus waarbij communities centraal staan. Op sommige plekken worden de oude, grillige kreekkruggen weer zichtbaar gemaakt als iets hogere delen in de polder. Dit vormt de basis van het nieuwe romantische landschap in contrast met de verder strenge polderverkeveling. Op de hoogste plekken komen woongemeenschappen van 50 – 75 woningen. De lage plekken – de Waterparels – krijgen 10-15 woningen per community. In totaal gaat het om circa 1500 woningen met een gemiddelde dichtheid van 9 woningen per hectare. Het geheel wordt met een aantal duidelijke entrees aangesloten op de regionale wegenstructuur. De voorzieningen in het gebied zijn beperkt en specifiek gekoppeld aan de communities. Omdat circa 50% van het gebied uitgeefbaar is, resteert er een flink deel (semi-)openbaar terrein. Dit bestaat vooral uit parklandschap, water en oeverlengte met naar verwachting hoge natuurwaarden. Hier-voor is een specifiek, integraal beheer wenselijk. Duurzaamheid staat centraal in het masterplan. Zo wordt uitgegaan van een robuust watersysteem met voldoende buffer- en bergingscapaciteit. De woningen zullen waar dat kan gebruik maken van zonne-energie, restwarmte en bodemwarmte. Afvalstromen, zoals van het snoei- en tuinafval, worden gekoppeld en zijn gericht op recycling. Vanaf de start moet voor de nieuwe bewoners en gebruikers duidelijk zijn dat milieuvriendelijk wonen in dit nieuwe bijzondere natuurlandschap een buitenkans is, maar dat het van bewoners ook inspanningen vraagt om dit tot stand te brengen en in stand te houden.

Klimaatadaptatiemaatregelen voor de Zuidplaspolder – Marco van Steekelenburg (provincie Zuid-Holland)

I: Landschap, toerisme en recreatie – Raymond de Niet (voorzitter)

Landschap, toerisme en recreatie: kansen voor combinaties – Raymond de Niet (PBL; raymond.deniet@pbl.nl)

Het ligt voor de hand om de economische potentie van toeristisch-recreatieve ontwikkelingen te benutten en te combineren met de aanpak van regiospecifieke kansen of problemen (sociaal-economisch zwakke positie, milieuproblemen). Daarbij dienen deze toeristisch-recreatieve ontwikkelingen ruimtelijk zodanig ingepast te worden dat zij de waardevolle landschappen ontzien, maar tevens ook de aanwezige kwaliteiten benutten en bijdragen aan behoud en ontwikkeling van het landschap. Waar liggen kansen en hoe werken die ruimtelijk uit? Aan de hand van enkele voorbeelden van combinaties wordt een beeld geschetst van mogelijke kansen.

Olympische plannen 2028 – Marijn van der Wagt (ministerie VROM; marijn.vanderwagt@minvrom.nl)

In 1928 vonden de Olympische Spelen plaats in Nederland. Hoe zou Nederland er uit kunnen zien als we dat honderd jaar later, in 2028, weer zouden doen? Wat kan dit bijdragen aan de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland in de toekomst? Op verzoek van het NOC*NSF heeft het ministerie van VROM een ruimtelijke verkenning geschetst.

De Olympische Spelen zijn een van de grootste tijdelijke evenementen ter wereld. Naast een sportieve prestatie is het organiseren en huisvesten van de Spelen ook een prestatie op zich. Niet alleen de sporters moeten kunnen sporten. Miljoenen bezoekers hebben behoefte aan overnachtingsmogelijkheden, vervoer en vertier. Is dat allemaal in te passen in Nederland en hoe kun je dat dan ruimtelijk het beste doen?

De Olympische Spelen betekenen niet alleen een grote bouwopgave (sportaccommodaties, huisvesting atleten, infrastructuur, horeca, hotels, etc.) maar vooral ook zorg voor een bruikbare en duurzame 'legacy'. Met andere woorden: wat houdt Nederland over aan de Spelen? De investeringen voor de Spelen kunnen een belangrijke stap zijn bij het realiseren van ruimtelijke plannen voor de lange termijn.

De aantrekkingskracht van het Nederlandse landschap op buitenlandse toeristen – Bas Breman (WUR/Alterra; bas.breman@wur.nl)

Het bezoeken en bezichtigen van landschappen blijkt steevast een belangrijk toeristisch motief te zijn. Ook het Nederlandse landschap oefent aantrekkingskracht uit op buitenlandse toeristen, zoals blijkt uit verschillende toeristenonderzoeken. Toch bestaat er ook nog veel onduidelijkheid over de precieze relatie tussen het Nederlandse landschap en buitenlands toerisme. Zo is er nog maar weinig bekend over de specifieke aspecten / elementen die de aantrekkelijkheid bepalen. Ook wordt er in de productie van het imago slechts gebruik gemaakt van een select aantal (stereotype) landschappen. Het toeristisch-recreatief product dat wordt gecreëerd is Holland en niet zozeer Nederland.

De potentie en het belang van het landschap voor het inkomend toerisme lijkt nog onderschat te worden, getuige ook bijvoorbeeld de recente financiële impuls vanuit Economische Zaken voor het steden-toerisme. Via de Wettelijke Onderzoekstaken Natuur en Milieu en in opdracht van het Planbureau voor de Leefomgeving is verdiepend onderzoek uitgevoerd naar de relatie tussen het Nederlandse landschap en buitenlandse toeristen. De achterliggende doelstelling is om te komen tot aanbevelingen voor (ruimtelijk) beleid en instrumenten die kunnen leiden tot een versterking van de relatie tussen toerisme en landschap en daarmee tot een versterking van de landschappelijke kwaliteit.

J: Nieuwe functies landelijk gebied – Arno Segeren (voorzitter)

Koplopers uit ondernemerskringen bij ateliers. Analyse van de Nederlandse landbouw en gebiedsontwikkeling – Warmelt Swart/Berthe Jongejan (DLG; b.jongejan@minlnv.nl)

De Nederlandse landbouw heeft zich in de eerste helft van de 20^e eeuw ontmengd, gespecialiseerd en geoptimaliseerd onder invloed van het Europese landbouwbeleid, dat gebaseerd was op productondersteuning. Dit beleid is inmiddels volledig verlaten. De markt is leidend en hiermee krijgen andere ontwikkelingen een kans. Het beeld van de boer van de afgelopen 50 jaar, dat nu bij ons op het netvlies zit, is achterhaald: de monofunctionele landbouwproductiefabriek die vooral last heeft van verschillen in landschap. Wat we nu zien is de gestage groei van de biologische landbouw en de ontwikkeling van nieuwe producten zoals energieteelt. Maar wat we ook zien is dat het in de landbouw gaat om nieuwe takken in de bedrijfsvoering. De boeren zetten de kernkwaliteiten van een gebied in. Er is zelfs sprake dat suboptimaliteit, in de zin van de afgelopen 50 jaar, wordt geaccepteerd of zelfs wordt verheven tot bedrijfstak. Zo ontstaat een nieuw type gemengde bedrijven: multifunctionele bedrijven met (neven)takken in zorg, recreatie en toerisme, kunst en cultuur(historie), natuur, landschap, water en bodembeheer. De nevenactiviteiten worden geprofessionaliseerd en gecommmercialiseerd in antwoord op vragen van burgers in en buiten de stad.

De rol van de overheid in het nieuwe spel is ruimte te geven voor bedrijfsontwikkeling binnen duidelijke grenzen en randvoorwaarden. Het toetsingskader ruimtelijke kwaliteit opgesteld door DLG voor de gemeente Tubbergen werkt op die manier. In dit toetsingskader zijn de actuele waarden op het gebied van natuur, landschap en cultuurhistorie vertaald in voorwaarden bij verandering. De essentie is 'behoud door ontwikkeling' met de ruimtelijk ontwerper als mediator bij het opstellen van het toetsingskader. Het toetsingskader kan vervolgens door de gemeente zelf worden toegepast.

DLG laat in deze presentatie concrete situaties zien door te onderzoeken wat succes- en faalfactoren zijn bij het zoeken naar synergie tussen het nieuwe ondernemerschap en duurzame ruimtelijke kwaliteit.

Zorgeconomie als nieuwe drager van het landelijke gebied –

Roelf de Boer (Roelf de Boer Boerenadvies; deboer.roelf@gmail.com)

Kan de zorgeconomie in combinatie van wonen, recreatie en landschappelijke renovatie een nieuwe economische en landschappelijke drager worden in een landelijk gebied?

De gezondheidszorg wordt geconfronteerd met marktwerking en tal van andere wijzigingen in het bestel. Er ontstaat een zorgketen. De verhouding tussen de schakels in de keten verandert sterk. Daarnaast begint de grenzen tussen cure, care en wellness te bewegen. In veel gebieden van Nederland zullen agrarische locaties hun functie verliezen. Dit proces moet worden gestimuleerd, o.a. door grond snel en eenvoudig door te sluizen naar de bedrijven met toekomst. Deze locaties bieden kansen om te worden getransformeerd tot bijv. zorglocaties. De gronden bieden, naast de voortzetting van agrarisch gebruik, ook kansen om een bijzonder landschap te ontwerpen. De belevingseconomie vormt een steeds vitaler onderdeel van welke herinrichting dan ook. Dit biedt goede kansen om de zorgeconomie te combineren met deze nieuwe bedrijfstak. De groene wereld biedt goede kansen om een omgeving te creëren waarin de mens gezond kan blijven en de zieke mens sneller beter wordt.

Landschap en 'leisure' in Nederland – Han Lörzing/Alexandra Tisma (PBL; alexandra.tisma@pbl.nl)

Dit onderzoek gaat over de gebruikspotentie van Nederlandse landschappen voor wat in de vakliteratuur 'leisure' wordt genoemd en in deze studie als combinatie van recreatie en toerisme wordt gedefinieerd. Het gaat hier vooral over de 'leisure' die aan het landelijk gebied gebonden is. Daarbij zijn huidige recreatieve faciliteiten verdeeld in drie fysisch-ruimtelijke groepen: gebieden (bos, natuur, water), lijnen (fiets en wandel

netwerken), punten (golfterreinen, jachthavens, bezoekerscentra, dierenparken, themaparken, verblijfsaccommodaties enz.). Deze faciliteiten zijn in kaart gebracht en gekruist met een typologie van Nederlandse landschappen. Uit deze analyse blijkt dat de betekenis van kustlandschappen voor verblijfsrecreatie het grootst is, de dichtheid van recreatieve faciliteiten van alle drie typen het grootst is op duin- en zandlandschappen, en de grootste 'leegte' van allerlei leisure-faciliteiten in het Groene Hart ligt terwijl dat het grootste, belangrijkste, door beleid meest beschermde en het oudst begrensde nationale landschap is; nergens in Nederland is de discrepantie tussen recreatieve behoefte en recreatiemogelijkheden groter. Hoe kan het gebrek van 'leisure'-faciliteiten in het landelijk gebied opgelost worden.

K: Rood en groen – Daniëlle Snellen (voorzitter)

Inrichting van natuur en landschap, een ruimtelijke interactieve en transdisciplinaire afwegingsmethode – Arianne de Blaeij (LEI; Arianne.deBlaeij@wur.nl)

Om het maatschappelijk belang bij besluitvorming over inrichting van natuur en landschap te kunnen waarborgen, hebben wij een methode ontwikkeld waarmee inzicht verschaft wordt in zowel ecologische als economische waarden van natuur en landschap. Op basis van dit inzicht kan vervolgens een maatschappelijk optimaal inrichtingsplan worden samengesteld. De methode is toegepast in Friesland.

De Stompwijkse methode. Dé groene Hart aanpak! – Jan Maurits van Linge e.a. (Terra Incognita/APPM; janmaurits@terra-i.nl)

In de recente Rijksnota Randstad 2020 wordt het belang van het Groene Hart voor de leefbaarheid van de Randstedeling onderstreept. Het Groene Hart moet zich ontwikkelen tot metropolitaine landschapsparken. In de praktijk van alle dag is de ruimtedruk en de belangedruk op het gebied echter enorm. Het restrictieve beleid (handen af van het mooie landschap!) is de afgelopen jaren weinig succesvol gebleken. De Stompwijkse methode behelst daarentegen een open planproces waarbij met alle belanghebbenden wordt gezocht naar de ontwikkeling van een duurzame, realiseerbare en vitale toekomst voor het landschap van het Groene Hart.

De klassieke aanpak waarin de overheid weet wat goed is en dat in een voorstel neerlegt ter inspraak aan de burgers gaat op de schop. De overheid is naast regievoerder juist deelnemer aan een interactief proces van planvorming. Door een setting te creëren van vertrouwen tussen alle betrokkenen, wordt men geïnspireerd om het eigen belang in de context van het grotere belang te zien. Met als gevolg dat alle actoren zich herkennen in de tussen- en eindresultaten.

In de Stompwijkse methode vormen de ontwerper en procesmanager van begin tot het eind de kern van het project. Ontwerpen begint bij de start van het proces, in een open dialoog en blijft essentieel tot de uitvoeringsstrategie. Net zo is de procesmanager onmisbaar tijdens de zogenaamde ontwerpfasen om te zorgen dat er een plan met draagvlak ontstaat. Een project waarin de procesmanager de boventoon voert levert immers slechts een grijs compromis op zonder kwaliteit. Andersom, wanneer de ontwerper de regie heeft, ontstaat veel papier zonder draagvlak.

Op Dorpse Schaal - Wijnand Bouw (Bosch Slabbers; w.bouw@bosch-slabbers.nl)

Op Dorpse Schaal is een ontwerpend onderzoek in de gemeente Midden-Drenthe naar een methodiek voor een uniforme aanpak bij woningbouw in de kleine kernen. Midden-Drenthe kent twee typen dorpen: zanddorpen en veendorpen. Voor beide typen is door het landschapsarchitectenbureau Bosch Slabbers in samenwerking met Daad Architecten een methode bedacht, waarbij een dorp zich kan ontwikkelen. Op een dusdanige manier dat het karakter van het dorp in zijn landschappelijke context behouden blijft. In het project is onderscheid gemaakt tussen inbreidingen en uitbreidingen. Bij inbreidingen wordt gezocht naar ruimte voor woningbouw in het dorp zelf op particulier initiatief. Terwijl bij uitbreidingen buiten het bestaande dorp ruimte gezocht wordt voor woningbouw op kleine schaal op particulier of collectief initiatief.

Om de methodiek te ontwikkelen en tegelijk te toetsen is in het zanddorp Elp een pilotproject uitgevoerd. Dat is geen toeval. Dorpsbelangen Elp heeft zich al in een vroeg stadium aangemeld voor het project: Landschappelijk bouwen, een project van de provincie Drenthe en de Brede Overleggroep Kleine Dorpen (BOKD). Dit project kan gezien worden als een laatste oefening in het landschappelijk bouwen. Het is de bedoeling dat de methodiek, die het resultaat is van deze studie, zal uitgroeien tot een Drentse werkwijze. Een methodiek om het Drentse platteland mooi en leefbaar te houden!

L: Scenario's, visies en beleid – Jan Schuur (voorzitter)

Bruikbaarheid van scenario's voor de lange termijn – Jan Schuur (PBL; jan.schuur@pbl.nl)

Als gevolg van de klimaatverandering rijst bij veel politici en beleidsmakers de vraag of huidige investeringen wel wenselijk of houdbaar zijn op langere termijn. Dat dwingt de regering tot vroegtijdig verkennen van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De rijksoverheid maakt hiervoor steeds vaker gebruik van scenarioanalyses. Maar hoe ver van tevoren kunnen scenario's voor de toekomst eigenlijk gemaakt worden?

De ruimtelijke opgave in provinciale structuurvisies; ontwikkelingen, effecten en beleidsruimte in de provincie Overijssel - Eric Koomen/Marianne Kuijpers-Linde/Willem Loonen (Geodan Next/VU Amsterdam; eric.koomen@geodan.nl)

In het begintraject van provinciale structuurvisies of omgevingsvisies is behoefte aan een helder, eenduidig zicht op de toekomstige ruimtelijke opgave. Daarnaast zijn provincies vaak geïnteresseerd in de mogelijke ruimtelijke effecten van deze ontwikkelingen en de potentiële gevolgen van verschillende beleidsopties. Geodan Next past daarom ruimtelijke modellen toe die mogelijke toekomstige ruimtegebruik-ontwikkelingen in beeld brengen. Met name de door de planbureaus uitgewerkte scenario's (CPB, MNP, RPB, 2006) en de kennis die aan het rapport 'Nederland Later' (MNP 2007) ten grondslag ligt, is hierbij van groot belang. Uitgaande van de modelsimulaties worden themaspecifieke effecten en beleidsvarianten in kaart gebracht. Dat zal in deze bijdrage worden geïllustreerd aan de hand van een recente studie voor de provincie Overijssel.

Makkelijker kunnen we het niet maken, leuker wel! – Raoul Beunen (WUR; raoul.beunen@wur.nl)

Planning en besluitvorming lijken steeds meer een bureaucratisch en juridisch getouwtrek te zijn geworden. De vraag is of we, de mensen uit de vakwereld, daar nou echt gelukkig van worden. Datzelfde kunnen we ook vragen aan de mensen die in Nederland leven, de mensen waarvoor we het allemaal doen. De vraag is ook of diegenen die al deze processen moeten doorlopen daar gelukkig van worden. In plaats van inhoudelijk bezig te zijn ben je vooral bezig rapporten te schrijven, saaie procedures te doorlopen en je juridisch in te dekken. Juist door het starre, sectorale denken worden er ook geen echte oplossingen meer gerealiseerd maar is er sprake van een soort continue puinruimen.

Het is duidelijk dat we het niet makkelijker kunnen maken. Daarvoor zit de wereld te complex in elkaar. Leuker kunnen we het zeker wel maken! Dit vraagt echter wel in een omslag in het denken over planning en de rollen die allerlei partijen daarbij hebben. Het betekent dat er meer ruimte moet komen voor planning op lokaal en regionaal niveau en minder regels en strakke beleidskaders.

Aan de hand van enkele voorbeelden uit het onderzoek en het onderwijs van de Leerstoelgroep Landgebruiksplanning van Wageningen Universiteit wil ik laten zien dat het ook anders kan. Een aanpak, waarbij de overheid niet in haar eentje problemen bepaalt en oplossingen verzint, maar dat samen doet met de mensen die in het gebied wonen, werken en recreëren, lijkt een unieke kans om ruimtelijke planning een stuk leuker te maken.

Workshops Blok 2 (12.15 – 13.15)

A: *Forumdiscussie Klimaatadaptatie en ruimte – Jannemarie de Jonge (discussieleider)*

Klimaatadaptatie Nederland. Waar staan we nu? – Willem Ligtoet (PBL; willem.ligtoet@pbl.nl)

Strategische kennisvraag van VROM: welke opgaven geeft klimaatverandering voor de ruimtelijke inrichting van Nederland – Meinte de Hoogh (ministerie VROM; meinte.dehoogh@minvrom.nl)

Het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu heeft het PBL gevraagd om in nauwe samenwerking met de lopende onderzoeksprogramma's (Ruimte voor Klimaat, Leven met water, Habiforum) en het opstartende Kennis voor Klimaat een studie uit te voeren die einde 2010 moet leiden tot een goede onderbouwing van opties voor een robuuste lange termijn ruimtelijke strategie voor Nederland. Hierbij gaat het niet alleen om robuuste klimaatbestendige ruimtelijke inrichting, maar ook om de relaties met andere beleidsopgaven (win/win maar ook trade offs) op het gebied van reducties van broeikasgas-emissies (=mitigatie) en een duurzame leefomgevingkwaliteit.

Het advies van de Deltacommissie – Bart Parmet (secretaris Deltacommissie)

Een korte toelichting op het advies van de Deltacommissie.

B: *Woonomgeving – Frank van Dam (voorzitter)*

Hoe ver woont u van...? – Chantal Melser/Niek van Leeuwen (CBS; cmsr@cbs.nl)

Locatie, locatie, locatie. Dat bepaalt een groot deel van de prijs van een huis. Wat zegt een locatie? Wat is een goede buurt, wat een slechte? Ga je op zaterdagmiddag wandelen in het gezellige oude stadshart of door een rustig bos? Komt geluidsoverlast van de burens, of ook van de hoofdweg langs de achtertuin? Loopt je kind zelfstandig naar de school om de hoek, of breng je het daarvoor dagelijks door de polder naar een ander dorp? Kon je wel kiezen tussen verschillende scholen voor je kinderen, of was er maar één school binnen een redelijke afstand? De waardering voor een locatie wordt voor een deel bepaald door de voorzieningen in de directe omgeving. Welke voorzieningen zijn er vlakbij, hoeveel keuze is er tussen deze voorzieningen en zijn deze wel goed bereikbaar.

Het is voor het CBS steeds beter mogelijk ruimtelijke statistieken samen te stellen doordat het CBS in toenemende mate beschikt over registerdata die onderling te koppelen zijn. Het toevoegen van de exacte ligging van die gegevens is mogelijk doordat het CBS sinds enkele jaren ook beschikt over een coördinatenbestand van het Kadaster (AdresCoördinaten Nederland). Het zijn juist deze twee factoren die het CBS unieke mogelijkheden bieden om ruimtelijke statistieken samen te stellen waarbij CBS-data gekoppeld kunnen worden aan de ligging. Het CBS kan nu statistisch onderzoek uitvoeren naar de nabijheid van voorzieningen en de dichtheid daarvan in de directe omgeving. De gegevens kunnen worden gepresenteerd voor bijvoorbeeld gemeenten, of juist op een lager niveau zoals buurten en postcodegebieden.

Voor het berekenen van een afstand is een beginpunt, een eindpunt en de verbinding daartussen nodig. De beginpunten zijn bijvoorbeeld alle adressen met inwoners, of alle adressen met leerlingen van een basisschool. De eindpunten worden geleverd door een adressenlijst van de voorzieningen waarnaar berekend wordt. Dit kunnen basisscholen zijn, huisartsen of sportaccommodaties. De verbindingen tussen begin- en eindpunten worden berekend met een Arc-GIS programma. Met deze verbindingen is dan te berekenen wat de afstand is over de weg tussen de adressen en de voorzieningen. In onze presentatie gaan we dieper in op de methode, werkwijze en toekomstige mogelijkheden. We geven ook de eerste resultaten van enkele omgevingsvariabelen.

Kansen en spanningen in Privaat Beheerde Woondomeinen –

Monique Geerdink/Bram Brouwer (Berenschot; m.geerdink@berenschot.com)

Bewoners van Privaat Beheerde Woondomeinen (PBW) zijn vaak tevreden over hun leefomgeving, maar weten bij de aankoop van hun huis vaak niet dat het een PBW betreft. PBW's zijn een aantal woningen waarbij de bewoners naast hun eigen woningen ook de openbare ruimte in gezamenlijk eigendom en beheer hebben. Extra collectieve regelgeving, gezamenlijk beheer of financiële verplichtingen kunnen daarmee ongewenste verrassingen zijn. Een groter zeggenschap over hun leefomgeving, passende collectieve voorzieningen en het 'beter' aansluiten op de individuele woonwensen worden daarentegen als voordelen van een PBW gezien.

Het keuzegedrag van consumenten voor PBW's heeft niet alleen consequenties voor de mensen zelf, maar ook voor de samenleving als geheel. Nieuwe politieke, maatschappelijke en juridische vragen en nieuwe kansen voor de markt kunnen hierbij ontstaan. Graag willen we in de presentatie ingaan op de ontwikkeling van PBW's door de consequentie daarvan te doordenken vanuit verschillende invalshoeken: sociaal-maatschappelijk, markttechnisch-economisch, politiek-bestuurlijk.

Regionale woningmarkt – Lia van den Broek (PBL; lia.vandenbroek@pbl.nl)

Elke regio in Nederland kent zijn eigen specifieke woningmarkt waarmee rekening moet worden gehouden bij de aansluiting van maatregelen voor een beter functioneren van deze markt: de problematiek is niet overall hetzelfde of even belangrijk. In de studie 'Regionale woningmarktgebieden' van het PBL is onderzocht waar de verschillen en overeenkomsten liggen op basis van een analyse van aspecten van het wonen in vijf woningmarktgebieden. Zo zijn er aanzienlijke verschillen in het percentage koopwoningen, het

prijsspeil van de koopwoningen, het eigenwoningbezit en de netto uitgaven van eigenaren-bewoners. De regionaal diversiteit in het aanbod heeft ook een effect op de woonwensen van de bewoners. Ook binnen de woningmarktgebieden bestaan grote verschillen, in het bijzonder tussen de grote kernen, overloopgemeenten en omliggende (plattelands)gemeenten. In Zeeuws-Vlaanderen is bijvoorbeeld het aandeel eigenwoningbezit hoog, in Amsterdam juist laag. Almere neemt daarnaast een aparte positie in wat betreft de herkomst van eigenaren-bewoners: in deze stad hebben niet-westerse allochtonen bijna even vaak een eigen woning als autochtonen, terwijl het aandeel eigenwoningbezit landelijk gezien bij autochtonen veel hoger is. In de presentatie zal nader ingegaan worden op deze en andere resultaten van het onderzoek.

C: Stedenbouwkundige wijkontwikkeling – Han Lörzing (voorzitter)

**De naoorlogse krachtwijken als cultureel erfgoed –
Han Lörzing/Arjan Harbers (PBL; arjan.harbers@pbl.nl)**

Over welke stedenbouwkundige eigenschappen beschikken de veertig wijken die het kabinet heeft aangewezen als 'krachtwijken'? Welke kenmerken zijn zo waardevol dat we ze onder alle omstandigheden zouden moeten bewaren? Welke potenties kunnen deze wijken bij toekomstige herstructurering ontlenuen aan hun stedenbouwkundige eigenschappen? En hoe zit het met de monumenten en stadsgezichten in deze wijken?

De in stedenbouwkundig opzicht grootste uitdaging voor de krachtwijken is te vinden in de 'naoorlogse' wijken (ca. 1935 -1975). Hier hebben grootschaligheid, monofunctionaliteit en veelvuldige herhaling van woongebouwen tot situaties geleid die ooit hoog werden gewaardeerd (enkele van de naoorlogse krachtwijken behoren tot de 'canon' van de Nederlandse stedenbouw) maar nu uit de gratie zijn. In veel van de naoorlogse wijken zijn of worden flinke, vaak beeldbepalende delen gesloopt of drastisch aangepast. Aan de andere kant laten deze verregaande transformaties in sommige gevallen zien wat de werkelijk sterke kenmerken van een wijkontwerp kunnen zijn.

**Van Portiekflat tot Flexibel Gebouw, voor Blijvers en Stijgers in Volkswijken –
Bas van Vlaenderen (BAVLAVA architecten; bavlava@dds.nl)**

Bij ontwikkelingsstrategieën voor naoorlogse woningbouw, met name van portiekflats, gaat het er vooral om stijgingskansen te bieden aan alle typen bewoners. Met ons werk beogen we een gemengd programma van verschillende typen woningen en bedrijfsruimten binnen de oorspronkelijke uniforme bouwstructuur. De bestaande portieketagewoningen kunnen nu op veel verschillende manieren worden omgevormd en het aanbod kan zich aanpassen aan de veranderende woningmarkt in de wijk. De geleidelijke differentiatie in verschillende woningen, in type en financieringsvorm, draagt bij aan een meer gevarieerd stedelijk milieu. De 'langzame' transformatie draagt bovendien bij aan de gewenste sociale cohesie in de buurt.

Met de nu gangbare grootschalige sloop wordt ook een belangrijk stuk geschiedenis gewist. De grootschalige stadsvernieuwing uit de 70'er en 80'er jaren heeft echter duidelijk gemaakt dat juist die historische identiteit van groot belang is bij een herwaardering van onderaf. Bij een de actuele herontdekking van de naoorlogse gebieden stijgt ook de waarde van het vastgoed sterk, Bos en Lommer in Amsterdam is al jaren de grootste stijger op de woningmarkt. Dit maakt de herontwikkeling van historisch vastgoed, ook van naoorlogse portiekflats, tot een rendabele zaak.

**Pleinen, woonkamer van de buurt. Succesfactoren voor levendige pleinen –
Csaba Zsiros (dS+V, gemeente Rotterdam; czsiros@dsv.rotterdam.nl)**

In de rapportage 'Pleinen, de woonkamer van de buurt' worden vier pleinen in Rotterdam-Zuid onder de loep genomen: het Ericaplein, Oleanderplein, Violierplein en Stichtseplein. Hoe gebruiken bewoners deze pleinen soms bewust wel en soms bewust niet?

Pleinen zijn de openbare woonkamers van de buurt. De plek waar een groot deel van het sociale leven op straat plaatsvindt en waar ouders met kinderen, ouderen en jongeren elkaar vinden. Het succesvol gebruik van openbare pleinen en plantsoenen in een wijk is daarom een belangrijk onderdeel om het klimaat in Rotterdam-Zuid te versterken. Het sociale klimaat op een plein is van wezenlijk belang voor de vraag of mensen wel of geen gebruik maken van een plein. Wie voelt zich eigenaar van het plein en zet zich ervoor in? Kan een openbaar plein van de bewoners worden, van de school, een welzijnsinstelling of wellicht van een woningbouwcorporatie? Kern van het vraagstuk is: wie voelt zich medeverantwoordelijk voor het functioneren van het plein?

D: Duurzame stad – Maaike Galle (voorzitter)

**Duurzame stad en verstedelijkingsafspraken – Christiaan Walleet/Tony Balknikker
(ministerie VROM; christiaan.walleet@minvrom.nl)**

In 2009 wil het rijk afspraken maken met de stedelijke regio's over verstedelijking. Het gaat om een regio-specifieke benadering van de woningbouw en de daaraan gerelateerde aspecten van duurzaamheid, klimaatadaptatie, groen in en om de stad, mobiliteit en bedrijventerreinen. In de presentatie wordt aangegeven hoe deze integraliteit vorm krijgt. Er wordt inzicht geboden in de huidige stand van het denken over hoe aspecten van duurzaamheid geoperationaliseerd kunnen gaan worden in gebiedsontwikkeling. Dit is voor het rijk nog nadrukkelijk een zoektocht, hetgeen in de presentatie tot uitdrukking zal komen en waarbij het publiek wordt uitgedaagd om daarover mee te denken.

CO₂-reductie en ruimtelijk stedenbouwkundige principes – Nico Tillie (dS+V gemeente Rotterdam; N.Tillie@dsv.rotterdam.nl)

Het College van B&W van de stad Rotterdam heeft zichzelf ten doel gesteld de CO₂-uitstoot met 50% te reduceren in het jaar 2025 (gemeten ten opzichte van het peiljaar 1990). Deze 50%-doelstelling geldt niet alleen voor het havengebied maar ook voor het stedelijk deel.

De afgelopen 15 tot 20 jaar is energiebesparing en -opwekking met name geconcentreerd geweest op het afzonderlijke gebouw. Het is mogelijk energieneutrale gebouwen te maken of gebouwen die zelfs energie leveren. Op gebiedsniveau is er aandacht geweest voor duurzame systemen maar zeker op het vlak van energie en CO₂-uitstoot zijn deze nog lang niet goed onderzocht en geoptimaliseerd.

Om duidelijk te krijgen wat dit voor de stad betekent, welke problemen en kansen er liggen voor de stad zijn een aantal gebiedspilots gestart. Het Maas- en Rijnhavengebied en Zuidplein en omgeving zijn hierbij onderzocht. Dit is gebeurd met energie-experts van Gemeentewerken van de gemeente Rotterdam, de TU Delft en de Milieudienst in samenwerking met ontwerpers van de dienst Stedenbouw en als extern bureau VHP.

Het doel van de pilots was te onderzoeken hoe CO₂-reductie en een aantrekkelijke welvarende stad samen kunnen gaan. Kunnen technische innovaties, duurzame energiehuishouding voor hele gebieden en ruimtelijke kwaliteiten elkaar versterken, zodat er een voor bewoners en bedrijven aantrekkelijke omgeving ontstaat?

Ernstige geurhinder in Nederland; ruimtelijke impact en beleid – Piet Lagas (PBL; piet.lagas@pbl.nl)

Geurhinder komt nog steeds voor in Nederland. Het geurbeleid van de afgelopen 15 jaar heeft nauwelijks geleid tot vermindering van het aantal mensen met ernstige geurhinder. Bronnen van geurhinder zijn vooral de rioleringen, grote industriebedrijven, landbouw en wegverkeer. Verder kunnen burenen ernstige geurhinder veroorzaken. Waar komt geurhinder het meest voor? Hoe groot is het oppervlak binnen bestaand stedelijk gebied dat niet kan worden gebruikt voor bebouwing als gevolg van geurcontouren? Welke mogelijkheden zijn er om ernstige geurhinder, waarvoor als nationaal doel is gesteld dat dat niet meer mag voorkomen in 2010, terug te dringen?

E: Werken/bedrijven – Michel Traa (voorzitter)

Op bekend terrein: werkgelegenheidsgroei en bedrijventerreinen – Joris Knobben/Anet Weterings (PBL; Joris.knobben@pbl.nl)

Het door gemeenten meest gebruikte argument voor de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen is dat deze locaties noodzakelijk zijn voor het behoud of zelfs de groei van werkgelegenheid in de gemeente. De afgelopen jaren wordt dit argument echter door verschillende partijen in twijfel getrokken. De aanleg van nieuwe bedrijventerreinen zou vooral bedrijfsverplaatsingen tot gevolg hebben en niet nieuwe oprichtingen stimuleren, terwijl dat laatste met name tot werkgelegenheidscreatie leidt. Toch hoeft alleen de vestiging van bestaande bedrijven op nieuwe terreinen niet te betekenen dat deze locaties niet leiden tot werkgelegenheidsgroei. Naast nieuwe oprichtingen, kan lokale werkgelegenheidsgroei ook tot stand komen door het aantrekken van bedrijven uit andere gemeenten of doordat bedrijven op bedrijventerreinen sneller groeien dan bedrijven op andere locatietypen. Tot nu toe is echter onbekend welke van deze drie processen van bedrijfsdynamiek de achterliggende oorzaak zijn van werkgelegenheidsgroei op bedrijventerreinen. Met behulp van een databestand waarin IBIS (Integraal Bedrijventerreinen Informatiesysteem) en LISA (Landelijk Informatiesysteem Arbeidsplaatsen) hebben we dit onderzocht voor heel Nederland. De resultaten van deze studie leveren feitelijke inzichten op, die een kritische beschouwing van de argumenten die gebruikt worden in de discussie over de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen mogelijk maken.

Grondprijzen bedrijventerreinen te laag – Martijn Bruil (STEC groep; m.bruil@stec.nl)

Grondprijzen voor bedrijventerreinen kunnen in veel gevallen hoger dan ze nu zijn. Residueel berekend - dat wil zeggen vanuit de commerciële waarde van gebouwen - zijn grondprijzen vaak te laag, blijkt uit onze ervaring. Zeker voor specifieke bedrijfsruimte, zoals grote logistieke hallen, showrooms, bedrijfsverzamelgebouwen, detailhandel of gebouwen met een hoog aandeel kantoor. Of voor de topplekken op een terrein, inclusief zichtlocaties.

Lage grondprijzen hebben nadelen: de gemeente laat geld liggen, er is onvoldoende financiële stimulans voor zorgvuldig ruimtegebruik en de gemeente geeft feitelijk staatssteun. Kunnen grondprijzen hoger zonder de concurrentiepositie van de (werk)locaties te beschadigen? Hoe legt een gemeente grondprijzen uit aan bedrijven met wie men onderhandelt? Hoe kan een gemeente door grondprijzbeleid meer prikkels uitdelen voor zorgvuldig ruimtegebruik? Wat is een sterke regionale grondprijzstrategie?

Ruimtelijke kwaliteiten van creatieve werkmilieus – Annet Jantien Smit (UvA; annetjantien@yahoo.com)

Binnen grote steden zijn creatieve bedrijven vaak geconcentreerd in een beperkt aantal gebieden. Zulke concentraties kunnen we niet verklaren vanuit bestaande economisch-geografische theorie. Kennis hierover is echter wel van belang voor stedelijke gebiedsontwikkeling. Creatieve bedrijven maken steeds vaker deel uit van de beoogde gebruikersgroepen.

Welke ruimtelijke gebiedskwaliteiten vinden ondernemers in kleine creatieve bedrijven aantrekkelijk? En in welke mate hebben fysieke, sociale, en woonkwaliteiten van intrastedelijke gebieden invloed op hun vestigingsgedrag? We presenteren een eerste analyse van ca. 40 interviews met ondernemers in kleine

creatieve bedrijven in 3 onderzoeksgebieden. De onderzoeksgebieden zijn Oostelijk Havengebied in Amsterdam, het Lloyd-kwartier in Rotterdam, en de Hortusbuurt in Groningen. In deze gebieden zijn relatief veel creatieve bedrijven gevestigd in vergelijking met andere intrastedelijke gebieden in dezelfde stad. De vraag is of deze gebieden, die in kwantitatief opzicht een uitzondering zijn, ook in kwalitatief opzicht een uitzondering zijn. Zijn er ruimtelijke gebiedskwaliteiten die kunnen verklaren waarom juist in deze intrastedelijke gebieden meer creatieve bedrijvigheid is gevestigd dan in andere gebieden in dezelfde stad?

F: Randstad – Frank van Oort (voorzitter)

Doorbreken vraagt om aanspreken – Martine de Jong (Twynstra Gudde/ministerie VenW; mjd@tg.nl)

Het kabinetsprogramma 'Randstad Urgent' staat voor snellere en betere besluitvorming en uitvoering van de 35 meest urgente projecten in de Randstad, om de internationale concurrentiepositie van deze regio te verbeteren. Over het algemeen betreft het geen nieuwe projecten (de A4 Midden-Delfland is waarschijnlijk het meest sprekende voorbeeld), maar gaat het om een nieuwe aanpak met meer besluitvaardigheid en minder bestuurlijke drukte. Het zijn dus niet zozeer de structuren en procedures die onderwerp van discussie zijn, zoals in verschillende voorgaande onderzoeken en projecten, maar veeleer de bestuurscultuur zelf. Ditmaal gaat het om de 'zachte' variabelen van het besluitvormingsproces, samengevat in de kernwoorden 'snel', 'simpel', 'samen' en 'stimulerend'. Een verandering van uitstel- en vluchtgedrag naar slag- en daadkracht is het doel. Om deze cultuurverandering een kans van slagen te geven moeten we elkaar hierop durven aan te spreken. Het begrippenpaar 'faming en shaming' is geïntroduceerd om deze aanpak kracht bij te zetten. Het gaat om meer waardering voor bestuurders die hun nek uitsteken, maar ook om het kritisch aanspreken op vertraging. Hoe doe je dat in de praktijk?

Het Groene Hart in Randstad Holland; een vraagstuk van ruimtelijke herverdeling – Walter Manshanden (TNO; walter.manshanden@tno.nl)

Het samenstellen van de data om de plaats van Randstad Holland in de rangorde van Europese metropolen vast te stellen leverde een nieuw gezichtspunt op dat eerder aan de aandacht was ontsnapt. De economische groei van de metropolen is verdeeld naar kernstad en omgeving; zo ook Randstad Holland. Het was reeds bekend dat Randstad Holland in Europees verband een gemiddeld groeipad laat zien. Als we echter de rangorde voor de stad respectievelijk de omgeving bepalen, zien we ander beeld. Het onderdeel stad van Randstad Holland heeft dan een relatief hoge en het onderdeel omgeving van Randstad Holland is een relatief lage positie. Het verschil tussen beide is markant. Het blijkt dat andere stedelijke regio's in Europa vooral een snel groeiende omgeving hebben. Iets dat in Randstad Holland door het restrictieve ruimtelijk beleid in het Groene Hart niet is toegestaan. De groei zoekt dan in Randstad Holland een uitweg: of in het stedelijk gebied zelf of in de regio's buiten Randstad Holland. Die groei treedt dan op in bijvoorbeeld de regio Alkmaar en de Gelderse Vallei. De vraag is of dat efficiënter is; datgene wat in het Groene Hart aan landelijk schoon wordt gewonnen, gaat verloren in andere regio's. Wat is de netto winst?

G: OV en ruimte – Karst Geurs (voorzitter)

Stedenbaan Zuidvleugel – Beeno Radema (Stedenbaan; B.Radema@stedenbaan.nl)

Het beleidsconcept Stedenbaan richt zich op het beter benutten van het bestaande hoofdspoorwegnet van de Zuidvleugel van de Randstad en tegelijkertijd het versterken van de steden en dorpen aan dit spoor. Het hoofdspoorwegnet bestaat uit de 'Oude lijn' van Hillegom en Sassenheim via Leiden, Den Haag en Rotterdam naar Dordrecht en de 'Goudse lijnen' tussen Gouda en Den Haag en tussen Gouda en Rotterdam. Stedenbaan kent drie onderdelen: een beter treinproduct (sneller, frequenter, gelijkvloerse instap, aansluitingen), betere voorzieningen voor ketenmobiliteit (voor- en natransport naar en van stations), een beter en intensiever grondgebruik nabij stations.

De samenwerkende overheden van de Zuidvleugel tonen hiermee een gezamenlijke en gedurfde visie op de ontwikkeling van een hoogwaardig vervoersysteem in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van een belangrijk deel van de Randstad. Stedenbaan draagt bij aan zeker vier bredere beleidsdoelstellingen: een betere en evenwichtigere verdeling van de bereikbaarheid en de mobiliteit binnen het stedelijk netwerk van de Zuidvleugel; een betere bereikbaarheid van bestaande en nieuwe economische centra; meer variatie in woon-, werk en leefmilieus; het beperken van de aantasting van het landelijk gebied en de milieubelasting.

Met het document 'Ruimtelijke Ambitie Stedenbaan 2020' benoemt het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel de gewenste ruimtelijke ontwikkeling rond de 32 bestaande en 4 mogelijk nieuwe Stedenbaanstations. In de meeste gevallen komt dat neer op een intensiever ruimtegebruik en een grotere functiemenging in een gebied van ongeveer 1200 meter rond het station. Maar wellicht meer nog gaat het om ruimtelijke kwaliteit en functiedifferentiatie: niet overal hetzelfde.

Stedenbaan : Van beleidsconcept naar regionaal programma – Cees Stoppelenburg (Stadsregio Rotterdam; c.stoppelenburg@sr.rotterdam.nl)

In juli 2007 hebben de Zuidvleugelpartijen een ambitiedocument Ruimtelijke ambitie Stedenbaan 2020 vastgesteld, waarin de ruimtelijke ambities voor de invloedsgebieden rond de stedenbaanstations zijn uitgewerkt. Voor de stadsregio Rotterdam is voor de periode 2010-2020 een bouwprogramma afgesproken van 7.500-14.000 woningen en 245.000-480.000 m² kantoorruimte.

De vastgoedontwikkelingen zijn complex door een breed en wisselend speelveld. Het 'in beweging' van geprojecteerde opgaven start met inzicht. Op basis van een uitgebreide inventarisatieronde 'op locatie' is een goed inzicht verkregen per locatie over het netwerkprofiel, het programmatisch profiel en het (geprojecteerde) vastgoedprogramma. Dit inzicht levert sets van knelpunten en kansen op. Deze worden getoetst bij de betrokken partijen, markt en mede-overheden. Het gezamenlijk benoemen van knelpunten en kansen is een drager van succes. Vanuit deze aanpak kan worden gezocht naar oplossings- en eigenaarsruimte op de verschillende schaalniveaus. Het gaat uiteindelijk immers om daadwerkelijke uitvoeringskracht. Hoe moet je deze uitvoeringskracht organiseren? En welke rol heb je te spelen als regio in een opgave waarbij de daadwerkelijke programmatische fysieke realisatie ligt bij gemeenten en marktpartijen? Hoe stuur je de afstemming en op kwaliteit? Er spelen veel belangen op basis van even zoveel inzichten. Stedenbaan is dus niet alleen in fysieke zin een complexe verbindende opgave. Kortom, reflecties op regionale regio vanuit meerwaarde.

Knoop Moerwijk – Gert-Jan Meijer (Twynstra Gudde; gme@tg.nl)

Knoop Moerwijk is één van de 9 uitwerkingen van de Structuurvisie Den Haag 2020, Wéreldstad aan Zee. Om de ambitie uit de structuurvisie te realiseren is het noodzakelijk om stevig te investeren in de woningbouw, de werkgelegenheid en het groen. Als één van de negen masterplangebieden draagt Knoop Moerwijk bij aan deze ambities.

Knoop Moerwijk is een voorbeeld van een opgave waarin gebiedsontwikkeling en infrastructuurontwikkeling hand in hand gaan. Doel is om een levendig en dynamisch gebied te maken met een stedelijk karakter. Dit betekent wonen in hoge dichtheden en een omvangrijk voorzieningenprogramma, bestaande uit een trekker en een aantal wijkgerichte functies (bijv. sport en gezondheid). Tevens wordt het station een transferpunt op regionaal niveau, waarbij mensen over kunnen stappen van fiets, bus, tram op de trein om binnen de Zuidvleugel van de Randstad relatief korte trajecten af te leggen. Het aantal reizigers op het station neemt daarbij fors toe. Om dit goed te faciliteren is het van belang het station en de stationsomgeving een kwaliteitsimpuls te geven. Verder wordt de onderdoorgang van het spoor verbreed om ruimte bieden aan de toename van het doorgaande autoverkeer, een recreatief fietspad en een ecologische verbindingzone (de Laak). Daarmee wordt tevens de barrièrewerking van het spoorlichaam verminderd.

Het Masterplan Knoop Moerwijk staat niet op zichzelf staan maar is onderdeel van een groter geheel: Stedenbaan als backbone van de Randstad. Het draagt bij aan stedelijke, regionale, provinciale en rijksdoelstellingen met betrekking tot verstedelijking en de verbetering van de mobiliteit in de Randstad.

H: Inrichting van woonwijken – Like Bijlsma (voorzitter)

De toekomst van parkeerproblemen in woongebieden – Paul vd Coevering (PBL; paul.vandecoevering@pbl.nl)

Gemeenten hebben – bij een toenemende vraag naar parkeercapaciteit – steeds minder mogelijkheden om de parkeercapaciteit op maaiveldniveau uit te breiden omdat ruimtevraag voor parkeren botst met die voor andere functies zoals groen- en speelvoorzieningen. Voor de uitbreiding van de parkeercapaciteit moet dus steeds vaker gebruik worden gemaakt van duurdere oplossingen zoals stallingsgarages of mechanische parkeersystemen. De financiering van deze oplossingen vormt een belangrijk struikelblok. Gemeenten kunnen deze voorzieningen niet tegen het gangbare lage vergunningentarieff aanbieden en bewoners blijven nauwelijks bereid om meer te betalen voor parkeren. Dit is niet verwonderlijk omdat parkeergelegenheid grotendeels indirect wordt gefinancierd waardoor bewoners geen reëel beeld hebben van de kosten.

In de toekomst is een ander vorm van financiering volgens het principe van 'betalen naar gebruik' waarschijnlijk onontkoombaar. Hierdoor krijgen bewoners een reëel beeld van de kosten van parkeren en zal de betalingsbereidheid wellicht toenemen. Daarnaast moeten bij de ontwikkeling van nieuwe woongebieden realistische parkeernormen worden gehanteerd die zijn afgestemd op de eigenschappen van de huishoudens. Dit speelt met name een rol bij de inbreidingsopgave in de stedelijke gebieden in Nederland. Bij inbreiding proberen gemeenten vaak de meer kapitaalcrachtige huishoudens aan te trekken; juist deze huishoudens bezitten vaker een (tweede of derde) auto. Een overschatting van de invloed van ruimte op het autobezit kan hier leiden tot het vaststellen van te lage parkeernormen. Dit zal voor een flinke toename van de parkeerproblemen zorgen omdat het autobezit juist in deze gebieden relatief snel toeneemt terwijl de inbreiding leidt tot een verkleining van de openbare (parkeer)ruimte en een concentratie van de parkeervraag.

VINEX vergeleken – Hans Nijland (PBL; hans.nijland@pbl.nl)

Kan een fietsvriendelijke inrichting van de openbare ruimte mensen ertoe verleiden de fiets in plaats van een ander vervoermiddel te nemen? En zo ja, in welke mate?

Om deze vraag te beantwoorden zijn twee Vinex-wijken met elkaar vergeleken. In veel opzichten lijken de beide wijken op elkaar, maar in de ruimtelijke inrichting verschillen ze duidelijk: Houten-Zuid is ingericht op het fietsen, Leidsche Rijn niet. In een eerste ronde zijn 370 interviews gehouden. Daaruit bleek dat (i) het fietsgebruik in Houten-Zuid duidelijker hoger ligt en (ii) dat veel individuele inwoners van Houten-Zuid meer zijn gaan fietsen sinds ze daar zijn komen wonen, terwijl veel inwoners van Leidsche Rijn sinds hun verhuizing juist minder zijn gaan fietsen. Het blijft dan natuurlijk de vraag of er zelfselectie is opgetreden: gaan fietsliefhebbers vooral in fietsvriendelijke wijken wonen en autoliefhebbers vooral in autovriendelijke wijken? Als dat het geval is, zal de inrichting van de fysieke omgeving het ingesloten gedrag van mensen weliswaar faciliteren, maar zal het dat niet echt kunnen veranderen. Het effect van de fysieke omgeving op gedragsverandering is in dat geval beperkt. Dit laatste is voor het beleid van belang, omdat dat nu precies

een veel gehoord argument van projectontwikkelaars is: de markt voor het bouwen van fietsvriendelijke wijken in Midden Nederland zou met de bouw van Houten verzadigd zijn. Fietsliefhebbers zijn daarheen verhuisd, de rest van de markt zou om autovriendelijke woonwijken vragen. Uit vervol ginterviews bleek dat er inderdaad sprake is van enige zelfselectie, maar niet voldoende om het hoge fietsgebruik in Houten-Zuid te verklaren.

Dit onderzoek wijst erop dat de fysieke omgeving mensen ertoe kan verleiden om vaker voor de fiets te kiezen. De resultaten van dit onderzoek wijzen er verder op dat het zeker niet enkel en alleen de verstokte fietsliefhebbers zijn die voor de fietsvriendelijke omgeving kiezen. Er lijkt dus, mede op basis van dit onderzoek, voldoende reden om bij de inrichting van (nieuwe) wijken meer aandacht aan de fiets te besteden. Meer bewegen helpt immers tegen obesitas en is daarmee goed voor de volksgezondheid.

Openbare Ruimte Haagse Stijl - Ruud Ridderhof (Gemeente Den Haag; r.j.ridderhof@dsb.denhaag.nl)

Vanaf het binnenstadsplan De Kern Gezond (1987) werkt de gemeente Den Haag consistent en systematisch aan een openbare ruimte die qua inrichting/beheer/gebruik voldoet. Een Kadernota (2002) zet de koers, handboeken helpen in de dagelijkse praktijk. Een Adviescommissie Openbare Ruimte (ACOR) toetst alle plannen voor de openbare ruimte. Niet spectaculair, maar misschien wel de meest succesvolle openbare ruimte geschiedenis in NL.

I: Gebiedsontwikkeling – David Evers (voorzitter)

Europese regels in de praktijk van gebiedsontwikkeling – Wil Zonneveld/Bas Waterhout/Jan Jacob Trip (OTB/TUD; W.A.M.Zonneveld@tudelft.nl)

Dat EU-regelgeving invloed uitoefent op de Nederlandse ruimtelijke ordeningspraktijk is bekend. Over de wijze waarop en de mate waarin dit gebeurt, verschillen de meningen nog wel eens. Volgens de één gaat Nederland op slot, volgens de ander valt het allemaal wel mee. Sommigen juichen de richtlijnen zelfs toe. Duidelijk is dat er verschillende opvattingen bestaan over de wenselijkheid en het nut van de richtlijnen. Door analyse van vijf concrete ruimtelijke ontwikkelingsprojecten probeert deze bijdrage de berichten over EU regelgeving te ontmythologiseren. Aan gevolgen (positief of negatief) van Europese regelgeving valt niet te ontkomen, maar duidelijk is projecten en plannen niet gefrustreerd hoeven te worden als maar vroeg genoeg Europese regelgeving serieus wordt genomen. Hier liggen belangrijke lessen voor verschillende partijen, maar vooral voor de rijksoverheid die op communicatief vlak ernstig tekort schiet.

Een praktijk gerichte vergelijking van de Engelse en Nederlandse gebiedsontwikkeling – Erik Louw/ Marjolein Spaans (OTB/TUD; e.louw@tudelft.nl / m.spaans@tudelft.nl)

In de Nederlandse gebiedsontwikkeling praktijk worden aan de ene kant een aantal problemen ervaren, terwijl men aan de andere kant op zoek naar nieuwe trends en oplossingsrichtingen om verder uit te werken. Voorbeelden van problemen zijn de trage besluitvorming en de door de private sector ervaren geringe continuïteit en professionaliteit van de publieke sector. Voorbeelden van trends en oplossingsrichtingen zijn de grotere marktwerking en mede daaraan gerelateerd het werken met het concessiemodel in de gebiedsontwikkeling. Een van de manieren om hiervoor input te krijgen is om over de eigen landsgrenzen te kijken. In ons onderzoek hebben we daarom naar de Engelse planningspraktijk en de context waarbinnen deze plaatsvindt, gekeken. In Nederland kijken we – als we naar voorbeelden van meer marktwerking zoeken – al snel Angelsaksische landen waar marktwerking veel gebruikelijker is. Welke thema's komen op basis van de Engelse planningspraktijk van gebiedsontwikkeling naar boven die ter inspiratie kunnen dienen van de Nederlandse gebiedsontwikkeling?

Vertrouwen als samenwerkingsmechanisme – Jasper de Vries (WUR; jasper.devries@wur.nl)

Overheden zijn hard op zoek naar nieuwe manieren om met burgers samen te werken, zo ook binnen ruimtelijke ordeningsbeleid. De overheid is niet langer het instituut dat alles weet en regelt, kennis is niet langer onomstotelijk waar, burgers worden steeds mondiger en worden steeds vaker betrokken bij allerlei processen. Deze beweging van *government* naar *governance* houdt in dat overheden, organisaties, burgers en andere instituties binnen een netwerk met elkaar samenwerken. Binnen deze complexe netwerken speelt vertrouwen een belangrijke rol als samenwerkingsmechanisme.

Vertrouwen als mechanisme voor ruimtelijke planning en samenwerken in het algemeen is een gecompliceerd mechanisme om te doorgronden en mee te werken. Met name omdat vertrouwen moeilijk operationeel te maken is. Om vertrouwen toch bruikbaar te maken als mechanisme kan het worden benaderd als afweging, als het omgaan met dilemma's. De hoeveelheid en vorm van vertrouwen wordt namelijk beïnvloed door andere factoren. Te denken valt aan de hoeveelheid en soorten onzekerheden en de openheid van verschillende personen in het proces. Één van de vragen is dan hoeveel en welke onzekerheden worden er geaccepteerd voordat vertrouwen verloren gaat? Of hoe open mensen moeten zijn om vertrouwen te winnen? Op deze manier wordt de rol van vertrouwen in een proces bepaald door het omgaan met dilemma's, waarbij de afweging persoonlijk is en beïnvloedbaar door andere afwegingen, de procesaanpak of personen.

Verschillende bijdragen van burgers aan landschap – Greet Overbeek (LEI; greet.overbeek@wur.nl)

De belangstelling voor landschap is nog nooit zo groot geweest als nu. Om meer zicht te krijgen op de bijdrage van burgers aan het landschap heeft LEI Wageningen UR een enquête laten uitvoeren onder 1.070 Nederlanders en de resultaten geanalyseerd (Overbeek & Vader, 2008). Burgers zijn bevroegd over hun (bereidheid tot) fysieke en financiële activiteiten voor het landschap in en rond de eigen gemeente, hun betrokkenheid bij het landschap en hun mening over de wijze waarop overheden het landschap beschermen. Drie contrasterende groepen van activiteiten zijn onderscheiden: beheer, gebruik en beleid.

Clusteranalyse van burgers leidt tot drie verschillende lokale bijdragen: 'Betalers' zijn zowel financieel als fysiek vaker dan gemiddeld actief, 'Doeners' alleen fysiek, terwijl 'Passieven' doorgaans minder dan gemiddeld actief zijn. De redenen van burgers om verschillend bij te dragen aan landschap zijn zowel algemeen (sociodemografische kenmerken en maatschappelijke betrokkenheid) als landschapsgericht. Een binding met het landschap is een voorwaarde om iets te gaan doen. De waardering van ruimtelijke veranderingen in het landschap en de (on)tevredenheid met het overheidsbeleid bepalen vervolgens de diversiteit aan bijdragen van Betalers en Doeners.

De resultaten maken duidelijk dat overheden en maatschappelijke organisaties die burgers meer bij landschap willen betrekken op een diversiteit aan bijdragen moeten inspelen, op een beperkte betalingsbereidheid zullen stuiten en veel burgers zullen treffen die weinig over landschap en het beleid weten.

Landschap beschermen en ontwikkelen – Hans Farjon/Rienk Kuiper (PBL; hans.farjon@pbl.nl)

Het Nederlandse landschap staat volop in de belangstelling. Denk aan de discussie over de verrommeling van het landschap, het Akkoord van Apeldoorn dat een groot aantal maatschappelijke organisaties in september 2008 ondertekenden en het Deltaplan voor het Landschap van de Vereniging Nederlands Cultuurlandschap. In de Agenda Landschap die de Minister van LNV mede namens haar collega van VROM naar de Tweede Kamer heeft gestuurd, geeft de regering aan hoe deze haar landschapsbeleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte wil aanpassen en uitwerken.

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) geeft in het rapport 'Landschap beschermen en ontwikkelen' aan of de in de Agenda Landschap voorgestelde aanpassing in doelen en middelen leidt tot realisering van de beleidsdoelen op landschapsgebied. Waar de kans op doelbereik beperkt blijft, geeft het rapport enkele alternatieve beleidsopties. Het PBL heeft dit rapport opgesteld op verzoek van het ministerie van LNV.

De ambities van het Landschapsakkoord 2008 –

Karin de Feijter (Stichting Natuur en Milieu; k.de.feijter@natuurenmilieu.nl)

Het Akkoord van Apeldoorn (Landschapsakkoord 2008) is in totaal door 48 organisaties ondertekend. Het Landschapsmanifest, een samenwerkingsverband van 34 maatschappelijke organisaties, nam het initiatief voor de overeenkomst. Het Rijk (LNV en VROM), provincies (IPO), gemeenten (VNG) en onder meer de RACM (Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten), ANWB, Recron (vereniging van recreatieondernemers), ONRI (Brancheorganisatie van Nederlandse advies- en ingenieursbureaus) én Bouwend Nederland (de vereniging van bouw- en infrabedrijven) sloten zich aan.

De ondertekenaars van het Akkoord van Apeldoorn willen een halt toeroepen aan dit verval door het tegengaan van verdere ruimtelijke verrommeling en een grootschalige, streekeigen impuls in het cultuurlandschap. Deze landschapsimpuls moet zijn beslag krijgen in een periode van 15 jaar vanaf circa 2012. De beoogde landschapskwaliteit zal worden vastgelegd in ruimtelijke gebiedsplannen, op te stellen door provincies en gemeenten in overleg met bevolking, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven.

Het akkoord is meer dan een aantal handtekeningen op papier. De ondertekenaars maken concrete afspraken om de komende drie jaar de plannen en financiering voor de landschapsimpuls uit te werken in concrete maatregelen en verantwoordelijkheden voor publieke, private en maatschappelijke partijen. Daarnaast start begin volgend jaar een publiekscampagne om burgers meer bij het landschap te betrekken.

Decentralisatie, deregulering en bezuinigingen redenen voor speciaal beleid voor metropolaan groen – Eveline van Rij (TUD; H.E.vanRij@tudelft.nl)

Decentralisatie, deregulering en bezuinigingen hebben effect op beschermingsstrategieën voor agrarische, natuur- en recreatiegebieden aan de rand van de stad. De invloed vanuit sectordepartementen neemt af; de overheid kiest minder vaak voor fysieke maatregelen en sturing door grondaankopen of herverkaveling. Daarnaast geeft decentralisatie ruimte aan bouwlustige gemeenten en biedt 'Rood voor Groen' ruimte voor rode ontwikkelingen. Het belang van de boer als beheerder van pittoreske landschappen en de waardering van de stedelijke recreant voor deze landschappen vraagt om specifiek beleid voor deze gebieden, ander beleid dan in grootschalige agrarische productiegebieden.

De recreatieve betekenis van de EHS – Fransje Langers (Alterra; fransje.langers@wur.nl)

In het wereldje van 'groene' beleidsmakers en natuurbeschermingsorganisaties, wordt de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) beschouwd als een mijlpaal in de ontwikkeling van het natuurbeleid in Nederland, die na een lange strijd op de 'tegenkrachten' is bevochten. Het besef dat de EHS ook betekenis heeft voor de Nederlandse samenleving door de mogelijkheden van natuurbeleving en natuurgerichte recreatie wordt doorgaans wel erkend, maar een indicatie van dit belang ontbreekt vooralsnog. En dat is niet zonder

gevaar voor het draagvlak voor het Nederlandse natuurbeleid. De gewone burger staat mijlenver van het EHS-concept af: het is vooral een technisch verhaal gestoeld op natuurdoeltypen en abiotische condities, waarin de mens slechts een bescheiden plek lijkt te hebben (Kuindersma, et al, 2004). Op verzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving heeft Alterra een eerste poging gedaan om het betekenis die de EHS voor recreatie heeft te concretiseren.

De onderzoeksresultaten bieden onderbouwing om aanzienlijk meer aandacht te geven aan de betekenis die de EHS-natuur voor de samenleving heeft, wat van belang is voor duurzame waarborging van de positie van het natuurbeleid. Gezien de maatschappelijke vraag naar hoogwaardig groen bij steden ligt het uitlichten van het brede EHS-concept op deze locaties wellicht het meest voor de hand.

Open Venster – Frits van Loon (Alle Hosper; R.vanDonselaar@hosper.nl)

Tussen Bodegraven en Woerden ligt een open gebied waar het noordelijke en het zuidelijke deel van het Groene Hart bij elkaar komen. Een oer Hollands landschap van groene graslanden met grazende koeien en schilderachtige wolkenluchten boven de lage horizon. Het Venster Bodegraven-Woerden is in het Uitvoeringsprogramma Groene Hart 2007-2013 benoemd als één van de iconen en belangrijke toegangspoort tot het Groene Hart.

Iedereen beseft dat de openheid van het Venster waardevol is, maar tegelijkertijd is de druk uit de omgeving om allerlei plannen in het gebied te realiseren hoog. In workshops met vertegenwoordigers van alle publieke partijen is gewerkt aan een collectief beeld van de openheid en kwaliteit van het Venster. Dat proces resulteerde in het document 'Inspiratie voor realisatie'. Het rapport is een paraplu waaronder alle ruimtelijke ordeningsplannen vallen. Het dient als vertrekpunt voor het ontwikkelen en realiseren van plannen.

L: Ruimtelijke economie en clusters – Otto Raspe (voorzitter)

World Port City Networks – Wouter Jacobs (EUR; wjacobs@few.eur.nl)

Steden spelen een prominente rol in het proces van economische globalisering. Binnen dit debat wordt er vaak verwezen naar Londen, New York en Tokyo als de 'global cities': de locaties waarin de grootste concentratie van hoogwaardige, mondiaal opererende dienstverleners (zoals banken, advocatuur, verzekeraars) zijn te vinden. Deze wereldsteden zijn met elkaar verbonden via bedrijfsinterne netwerken, waartussen uitwisseling van informatie en kapitaal plaatsvindt. Een andere stroming binnen de economische geografie heeft zich de afgelopen jaren bezig gehouden met de organisatie en geografie van productieketens. Centraal staat hierbij de verdeling van waarde, arbeid en macht tussen verschillende actoren binnen deze ketens en op verschillende locaties. Hoewel er tot dusverre weinig interactie is tussen beide scholen bevatten zij wel een interessante conceptuele overlap en kunnen zij in potentie elkaar complementeren.

In deze presentatie wordt er gekeken naar de rol van havensteden in zowel mondiale productieketens als in de bedrijfsinterne netwerken van hoogwaardige dienstverleners. Havens vormen immers strategische knooppunten in mondiale productieketens, terwijl steden de locatie zijn voor hoogwaardige dienstverleners. Er kan dan worden beredeneerd dat gespecialiseerde hoogwaardige dienstverleners op het gebied van transport en logistiek zich vestigen in de nabijheid van een grote zeehaven (en de goederen die er doorheen stromen). Op basis van een database zijn de locaties van haven-en transport gerelateerde hoogwaardige dienstverleners (i.c. verzekeraars, consultants, juridische dienstverleners) in de wereld in kaart gebracht. Hieruit blijkt de mondiale dominantie van Londen, ondanks de minimale rol van de haven. Verder zien we de sterke internationale posities van 'echte' havensteden zoals Rotterdam, Hamburg, Pireaus, Singapore en Hong Kong als centra voor transportgerelateerde hoogwaardige dienstverlening. Strategisch beleid in havensteden zou zich vervolgens moeten richten op het versterken van deze hoogwaardige clusters.

Multinational strategie en de ontwikkelingspaden van clusters in ontwikkelingslanden:

Case studies van automotive clusters in Győr, Moravian-Silician Region, São Paulo en Sjanghai – Erwin van Tuijl e.a. (EUR; vantuijl@few.eur.nl)

Multinationals halen hun kennis in toenemende mate uit verschillende plaatsen die verspreid zijn over de wereld en clusterontwikkeling vindt plaats door interne relaties in clusters en externe relaties met andere clusters. Door analyse van drie typen cluster kennisstromen (inkomende, uitgaande en interne) en van 'governance' mechanismen onderzoeken wij hoe multinationals gebruik maken van 'regional assets' en de impact hiervan op de ontwikkelingspaden van clusters. We stellen dat de het karakter van de 'regional assets' en overheidsbeleid invloed hebben op de ontwikkeling van clusters.

Uit vier empirische case studies, betreffende automotive clusters, blijkt dat historische ontwikkelingspaden in de automotive industrie; de aanwezigheid van een groeiemarkt; regionale specialisatie in een bepaalde technologie; en een sterke kennisbasis, de belangrijkste redenen voor multinationals zijn om in R&D faciliteiten in een regio te investeren. Bovendien stellen we dat het type governance mechanisme invloed heeft op de kennisstromen die op hun beurt weer van invloed zijn op ontwikkelingspaden van regio's. We hebben twee extreme governance mechanismen gezien, het 'state-led' cluster in Shanghai waar een sterke regionale ontwikkeling plaatsvindt door investeringen in R&D faciliteiten van Multinationals en het 'market-led' cluster in São Paulo waar multinationals maar beperkt van invloed zijn op de ontwikkeling van van clusters.

De Onderneming in de Lerende Regio - Otto Raspe (PBL; otto.raspe@pbl.nl)

Het is gemeengoed geworden onder beleidsmakers, en in toenemende mate populair onder economische wetenschappers, om te beweren dat 'kennis' en 'leren' cruciale factoren zijn om duurzame economische groei te genereren. Binnen de economische geografie duikt vanaf het begin van de jaren 1990 de term 'learning region' op in de literatuur. Gezien het feit dat het vermogen van ondernemingen om te innoveren, te leren en zich aan te passen cruciaal zijn geworden voor hun presteren (overleven en groeien) wordt 'de regio' een bijzonder belang toegedicht.

Hoewel er overtuigende literatuur bestaat die wijst op het belang van 'de regio' in relatie met regionale kennis- en leerprocessen, benadrukken verschillende auteurs recentelijk dat 'de onderneming', als 'lerende actor' en stuwende kracht voor innovatie en economische groei, onderontwikkeld is. Binnen de geografie lijkt de onderneming een 'black box', waarmee praktisch geen rekening wordt gehouden. Met name vanwege een gebrek aan eenstemmigheid over de conceptualisering van de onderneming in de geografie en een gebrek aan gegevens op microniveau is er nog weinig empirisch onderzoek op dit punt.

Startend met de constatering dat 'de onderneming' het relevante 'fenotype' is testen we empirisch een aantal van de veronderstellingen achter het concept van de 'lerende regio' op het niveau van de onderneming. Hierbij ontwikkelen we een theoretisch kader dat zowel 'de onderneming' als de regio aan elkaar verbindt. Onze bijdrage is met name gericht op het toepassen van multilevelanalyse: het simultaan modelleren van bedrijfsspecifieke en ruimtelijke kenmerken en de interactie daartussen.

Workshops Blok 3 (14.30 – 15.30)

A: *Forumdiscussie bedrijventerreinen – Hugo Gordijn (discussieleider)*

Centrale sturing voor bedrijventerreinen in een Mooi NL? – Simon Brijder (ministerie VROM; Simon.brijder@minvrom.nl)

Burgers zien bedrijventerreinen vaak bijdragen aan de verrommeling van Nederland. Er zouden er te veel zijn, ze zijn verouderd en worden vaak als lelijk ervaren. Maar bedrijventerreinen zijn ook belangrijk voor de economie. Hoe wil het Rijk gaan voor een mooi Nederland en wil daarom oplossingen bieden aan het probleem, terwijl er toch voldoende ruimte voor bedrijvigheid blijft. Moet het Rijk centraal ingrijpen om te zorgen dat de bedrijventerreinenmarkt goed functioneert?

Stellingen:

- Het rijk moet zorgen dat provincies de regisseur zijn op het gebied van bedrijventerreinen
- Verevening tussen oude en nieuwe terreinen moet verplichtend worden opgelegd door het Rijk
- Grondprijzen voor bedrijventerreinen zijn te laag.

Planning bedrijventerreinen in de regio Stedendriehoek tot 2030 –

Fokko Spoelstra (wethouder EZ, gemeente Apeldoorn; l.dehoop@apeldoorn.nl)

De planning van bedrijventerreinen in de regio Stedendriehoek tot 2030, realisering van het regionaal bedrijventerrein Apeldoorn-Zuid en de regionale herstructureringsaanpak.

B: *Demografische krimp – Frank van Dam (voorzitter)*

Regionale krimp en woningbouw – Femke Verwest (PBL; Femke.verwest@pbl.nl)

In juli 2008 heeft het PBL de studie 'Regionale Krimp en woningbouw: Omgaan met een transformatie-opgave' uitgebracht. De studie geeft een overzicht van de manier waarop lokale en regionale overheden in hun woningbouwbeleid aan demografische krimp tegemoet kunnen treden, welke problemen ze bij de uitvoering van dit krimpbeleid tegenkomen en hoe ze deze belemmeringen kunnen wegnemen. Ik zal de belangrijkste conclusies van dit onderzoek presenteren en daarbij specifiek inzoomen op het belang van regionale samenwerking en de rol van de gemeenten, provincie en het Rijk bij krimp. Op deze manier willen we een bijdrage leveren aan de discussie die met de motie van Kamerlid Van Heugten (2007) is gestart.

Krimp en de rol van het rijk – Co Westerweel (ministerie VROM; co.westerweel@minvrom.nl)

Wat is de rol van de rijksoverheid bij het onderwerp bevolkingsdaling, en met name de consequenties hiervan op de beleidsterreinen Wonen, Wijken en Ruimte? Denk aan de rol die het onderwerp krimp kan spelen in de Verstedelijkingsafspraken, de wijkaanpak en het nieuwe stedenbeleid. Ook zullen de rollen van ministeries, medeoverheden, projectontwikkelaars en woningcorporaties aan de orde komen.

De aanpak van krimp in Limburg – Ben van Essen (provincie Limburg)

Europa staat voor een demografische omslag: vergrijzing, ontgroening en bevolkingsdaling. Limburg loopt daarin voorop in Nederland. We hebben de komende decennia tegelijkertijd te maken met groeiregio's en krimpende regio's, die met elkaar concurreren en ruilen de zekerheid van bevolkingsgroei in voor de onzekerheid van bevolkingsdaling.

Limburg ziet de demografische omslag als een extra impuls voor innovatie. Dat geldt zeker voor het Stedelijk Netwerk Zuid Limburg, met Parkstad voorop. In het kader van de verbindinglijn Demografische Proefregio's werkt de provincie Limburg samen met partners systematisch aan het 'krimpproof' maken van alle beleidssectoren. Te beginnen met de beleidssectoren met een korte reactietijd t.o.v. krimp, te weten arbeidsmarkt, onderwijs, ruimte en wonen, gemeentefinanciën en bestuur brengt de provincie Limburg de effecten van de demografische omslag in beeld en worden de noodzakelijke innovaties in gang gezet. Zo wordt kennis ontwikkeld en kunde geïmplementeerd. Per 1-1-2009 start een expertisecentrum bevolkingsdaling (zie ook www.vanmeernaarbeter.nl).

C: *Wijkontwikkeling – Edwin Buitelaar (voorzitter)*

Corporaties en ruimtelijke ontwikkelingen –

Edwin Buitelaar, Lia van den Broek, Arno Segeren, Pautie Peeters (PBL; Edwin.buitelaar@pbl.nl)

Wat is de rol van corporaties binnen de ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland? Aan de hand van deze vraag willen we meer inzicht verkrijgen in de manier waarop woningcorporaties omgaan met hun voorraad (nieuwbouw, sloop en verkoop) en vooral in de mate waarin dit ruimtelijk gedifferentieerd is. Immers, de verhouding tussen sloop en nieuwbouw zou er in bepaalde meer perifere regio's wel eens heel anders uit kunnen zien dan in de Randstad. De centrale vraag van het onderzoek luidt: *Hoe ziet het woningvoorraad- en grondbeleid van corporaties er ruimtelijk gezien uit en hoe kan dit worden verklaard?* Vier verschillende deelonderwerpen komen in het onderzoek aan bod; te weten de bouw van koop- en huurwoningen, de aankoop van grond voor bouwactiviteiten, de sloop van huurwoningen en de verkoop van huurwoningen. Uit onze kwantitatieve analyse blijkt dat het handelen van corporaties veel (ruimtelijk) gedifferentieerder en genuanceerder is dan tot nu toe in veel studies en discussies naar voren komt.

De Leefbaarometer – Sinisa Boksic (ministerie VROM/WWI; sinisa.boksic@minvrom.nl)

Op 8 oktober j.l. heeft het Ministerie van VROM de Leefbaarometer officieel geïntroduceerd. De Leefbaarometer is een leefbaarheidsinformatiesysteem, dat niet alleen de huidige leefbaarheid in beeld brengt, maar ook de ontwikkeling en de achtergronden hiervan. Deze informatie wordt op een zeer laag schaalniveau verzorgd, voor alle woongebieden in Nederland. De Leefbaarometer is hierdoor een uitstekend instrument om eventueel afglijden van buurten tijdig te signaleren. Hiermee biedt de Leefbaarometer de mogelijkheid om vroegtijdig en adequaat in te grijpen, en het tij in deze buurten te keren. Maar ook de eventuele positieve effecten van het beleid kunnen worden geregistreerd.

Sociaal fysieke wijkontwikkeling in Nieuw West Amsterdam: het winnende wijken concept – Silke vann Arum en Nada de Groot (Movisie; n.degroot@movisie.nl)

In de stedelijke vernieuwingsprocessen staat de verbinding van fysieke en sociale doelstellingen in toenemende mate in de belangstelling. Om concreet betekenis te geven aan de sociale ambities heeft MOVISIE op basis van onderzoek naar de stedelijke middenklasse het concept 'winnende wijken' ontwikkeld. Een winnende wijk is in deze benadering een woonomgeving die aantrekkelijk is voor sociale stijgers; het is een wijk die in de lift zit en de eigen sociale stijging weerspiegelt. Maar het is ook een wijk die bewoners op achterstand mogelijkheden en stimulansen biedt om vooruit te komen en te profiteren van de vooruitgang van de wijk. De middenklasse, en zeker diegene die zich recentelijk heeft opgewerkt, is kritisch bij het kiezen van een woning. Een brede waaier van aspecten is van invloed op die keuze. Wie winnende wijken wil realiseren, dient al deze aspecten serieus te nemen en er inhoud aan te geven.

In opdracht van de woningcorporatie Stadgenoot (destijds AWV) is dit concept op lokaal niveau toegepast en uitgewerkt in de naoorlogse wijk Geuzenveld, onderdeel van Amsterdam Nieuw West. Aan de hand van een kwalitatief onderzoek onder de huidige en toekomstige middenklassegroepen is vanuit bewonersperspectief kennis en informatie verzameld over de vernieuwing van de Dudokbuurt in Geuzenveld: hoe beleven zij de buurt en hoe kijken zij naar de toekomst? De uitkomsten van het onderzoek reikten concrete aanknopingspunten aan voor de stedenbouwkundige en programmatische uitwerking van de Dudokbuurt, onder meer op het terrein van de binding van de stedelijke gezinnen, de sociale worteling van middenklassers in hun directe woonomgeving, het belang van hoogwaardige voorzieningen, de invloed van reputaties op de beeldvorming en het woongenot van middengroepen.

D: Stedelijke milieus – Hans van Amsterdam (voorzitter)

Dynamiek Stedelijke Milieus 2000-2006 Jan Ritsema van Eck (PBL; jan.ritsemavaneck@pbl.nl)

Na de jaren van sterke economische groei en daarmee samenhangende ruimtelijke ontwikkelingen rond de millenniumwisseling, is de economische groei de afgelopen jaren duidelijk minder sterk geweest. Er zijn ook aanwijzingen dat de verstedelijking zich de afgelopen jaren langzamer en volgens andere ruimtelijke patronen heeft voltrokken dan in de voorgaande periode. Voor de beleidsprioriteit wonen van de minister en ter onderbouwing van de te maken verstedelijkingsafspraken bestaat er binnen het ministerie van VROM behoefte aan actuele gegevens met betrekking tot de verstedelijking. Om deze reden is het Ruimtelijk Planbureau gevraagd om een actualisatie uit te voeren van het onderzoek Dynamiek Stedelijke Milieus dat het OTB in Delft en de faculteit Geowetenschappen in Utrecht in 2005 hebben uitgevoerd.

De analyses zijn gebaseerd op gegevens over het grondgebruik, woningen, werkgelegenheid, winkels en horeca. Deze gegevens weerspiegelen het fysieke ruimtebeslag van de belangrijkste categorieën ruimtegebruik en geven bovendien de dichtheid weer van woningen, winkels, kantoren en bedrijvigheid. Deze gegevens zijn geanalyseerd op het niveau van gridcellen van 250 x 250 meter. Iedere gridcel is aan de hand van deze gegevens ingedeeld in een stedelijk milieu, zoals 'hoogstedelijk centrummilieu', 'dorps woonmilieu', 'perifere detailhandelsconcentratie' enzovoorts. In de presentatie zal worden ingegaan op de ontwikkelingen in deze milieus: welke breiden zich uit, welke krimpen, welke processen zitten daarachter? Hoe veranderen de stedelijke dichtheid en de mate van functiemenging? In hoeverre is er sprake van regionale verschillen?

Ontwikkelingsstrategie Stadshavens Rotterdam –

Walter de Vries (dS+V, gemeente Rotterdam; WA.deVries@dsv.rotterdam.nl)

Stadshavens is het laboratorium voor een dynamische havenstad in transitie. Het project is illustratief voor grootschalige binnenstedelijke transformatieprocessen, waarbij sociaal-economische vernieuwing voorop staat. De ingrijpende transformatie vraagt om een aanpak die recht doet aan de dynamiek van het gebied en die tegelijk een uitgesproken koers inzet, waaraan partijen zich willen committeren. De ontwikkelingsstrategie beschrijft een vijftal kansrijke ontwikkelingsrichtingen voor de lange termijn gekoppeld aan een serie concrete projecten die op de korte termijn de toon gaan zetten.

Het totale plangebied is 1600 ha groot en omvat een groot aantal havens aan weerskanten van de Nieuwe Maas. De Rotterdamse haven vernieuwt zich in twee richtingen. In westwaartse richting is de aanleg van de Tweede Maasvlakte intussen gestart. Stadshavens betekent een trenddoorbrekende vernieuwing in oostelijke richting: verouderde havengebieden vernieuwen zich met een duurzame en stedelijk georiënteerde havenconomie, die zich uitstekend laat mengen met wonen, shopping en leisure. Stadshavens is de plek voor kennisontwikkeling en dienstverlening op het gebied van maritieme en logistieke technologie. Koplopers in energietransitie en watermanagement vinden op de Climate Campus de perfecte condities voor de ontwikkeling en experimentele toepassing van kennis. Koppelingen met bestaande onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven komen al tot stand. Deze verbreding naar een op kennis en dienstverlening georiënteerde economie staat of valt met een verbetering van de *quality of life*

van de stad. Stadshavens biedt woonmilieus op en aan het water in een rustig stedelijke setting. Nu al bevinden zich in het gebied tal van creatieve broedplaatsen voor kunst, architectuur, grafisch ontwerp en interieur. Die creatieve pioniers vormen de voorhoede van een grote groep nieuwe ondernemers en bewoners. Op termijn ontstaan er compleet nieuwe stadsdelen op en aan het water.

E: Governance – Maaike Galle (voorzitter)

Ruimtelijke kwaliteit en ruimtelijke ordening (lelijk duurt het langst) – Annemieke Rijckenberg (VROM-raad; dick.hamhuis@minvrom.nl)

Ruimtelijke ingrepen hebben impact op de ruimtelijke structuur en het ruimtelijke beeld op een hoger schaalniveau. Bij afzonderlijke gebouwen (objectniveau) wordt dit in de afweging betrokken; bij wijkplannen en bij infrastructuuropgaven is dit al veel complexer, bij opgaven met impact op regionale schaal lijkt een kwaliteitstoets tot op heden onhaalbaar. De invulling van het opdrachtgeverschap en de bestuurlijke adressering is zowel in de uitwerking als in de uitvoeringsfase problematisch. Over de overkoepelende opgave of noodzakelijke strategie is nog overeenstemming te bereiken, maar vaak ontbreekt het inspirerende concept met bijbehorende ruimtelijke streefbeelden. Waar die concepten wel aanwezig zijn, ontbreekt de juiste bestuurlijke schaal of politieke moed om ze te realiseren.

De VROM-raad pleit in dit advies voor het verrijken van de nieuwe structuurvisies met ruimtelijke concepten, die bijvoorbeeld vertaling zijn van regionale identiteit. Overkoepelende opgaven zijn daarbij: het leggen van nieuwe verbanden tussen stad en land, de klimaat-, mobiliteits-, en verstedelijkingsopgave. Ruimtelijke concepten moeten verbanden leggen met hogere en lagere schaalniveaus (Eurodelta en dagelijkse leefomgeving), zodat met structuurvisies de diverse uitvoeringsprogramma's en -projecten inhoudelijk-kwalitatief beter kunnen worden afgestemd.

Canon RO.NL - terugkijken om verder te komen – Tom Maas (ministerie van VROM; tom.maas@minvrom.nl)

Toen architect Wijdeveld honderd werd, publiceerde hij een overzicht van zijn werk onder de titel 'Mijn eerste honderd jaar'. Mooi dubbelzinnig - terugkijken als een vorm van vooruit denken. Dat is nu ook aan de orde voor ruimtelijke ordening op rijksniveau. In het jaar dat gevierd kan worden dat concepten zoals rijksbufferzones vijftig jaar bestaan, ruimtelijke ordening op rijksniveau de pensioengerechtigde leeftijd heeft bereikt, en binnen VROM evolueert van een directoraat-generaal Ruimte naar een breder met wonen en milieu geïntegreerd Domein Ruimte, is het tijd voor zo'n zelfde dubbelzinnige actie. Terugkijken omdat we verder willen. Zo'n heroriëntatie is nodig, omdat er de laatste jaren veel discussie is over de positie van ruimtelijke ordening op rijksniveau, over behaalde resultaten en hoe het verder moet. Die discussies betreffen niet alleen de rol van het rijk, het hele vak van 'ordenen' is geweldig in beweging, onder andere door steeds meer nadruk op gebiedsontwikkeling en concrete projecten. *RO is in transitie.*

Het opstellen van een Canon RO.NL is een speelse manier zijn om in gesprek te komen over dit zware onderwerp. Het doel daarbij is niet om *De Definitieve Wetenschappelijk Verantwoorde Canon* vast te stellen. Het doel is om via allerlei manifestaties, publicaties, discussies binnen en buiten VROM tot een min of meer gedeeld bewustzijn te komen waar ruimtelijke ordening op rijksniveau goed voor is. De Canon RO.NL houdt ons een spiegel voor: wat vinden we belangrijk, willen we zo verder? De Canon RO.NL moet tegen het eind van dit jaar uitmonden in actie en medio volgend jaar een Canon opleveren.

Spelenderwijs Nederland inrichten. Simlandscape, spel voor interactieve gebiedsontwikkeling – Rob de Waard (Nieuwland Advies; rsdewaard@nieuwland.nl)

Het spel Simlandscape simuleert de praktijk van gebiedsontwikkeling. Simlandscape kun je spelen met enkele tientallen deelnemers. Je krijgt de beschikking over een gebiedsmaquette, een maquette van een paar vierkante meter groot van een echt stukje Nederland of zelfs van je eigen plangebied, met daarop huizen, beplanting, et cetera. Het spel draait in de kern om de wisselwerking tussen overheden en private partijen. Alle belanghebbenden die in een gebiedsontwikkeling voorkomen, zitten als rol in het spel.

Het spel bestaat uit drie rondes; een kennismakingsronde, een ronde voor de planontwikkeling en een ronde om de feitelijke gebiedstransformatie en investeringsplannen te realiseren. De spelers moeten ontwerpen, (investerings)plannen maken, onderhandelen, stemmen, netwerken en coalities bouwen. Simlandscape is bedoeld voor overheden als provincies en gemeenten, waterschappen en bedrijven die actief zijn op het gebied van ruimtelijke planvorming. Het spel kan gebruikt worden bij een kick-off meeting of kennismaking van alle partijen die betrokken zijn bij een gebiedsontwikkelingsproces. Ook kan het spel de samenwerking tussen verschillende instanties, zoals provincie en gemeenten, of de samenwerking tussen verschillende afdelingen van een organisatie versterken. Tot slot kan het spel van pas komen om het gebruik en de gevolgen van wettelijke regelingen inzichtelijk te krijgen, en kan het spel gebruikt worden in human resource trajecten, zoals teambuilding, van overheden en bedrijven.

F: De internationale positie van de Randstad – xxx (voorzitter)

Onderzoeksprogramma Regionaal economische ontwikkeling in Europa: de positie van de Randstad – Mark Thissen, Frank van Oort en Sofie de Groot (PBL; mark.thissen@pbl.nl)

In dit onderzoeksprogramma wordt de internationale economische positie en groeipotenties van de Randstad en andere Nederlandse regio's in Europa onderzocht. In het onderzoek wordt antwoord gegeven op de

vraag welke regio's in Europa momenteel van economisch belang en medebepalend zijn voor de economische ontwikkeling van Nederland en van Nederlandse regio's zoals de Randstad? Hiernaast wordt onderzocht welke lokale factoren zoals opleidingsniveau en interne bereikbaarheid en welke netwerk factoren zoals handel en infrastructuur van belang zijn voor een beter economisch functioneren van de Randstad en de overige Nederlandse regio's in Europa.

Centraal staat hierbij de regionale economische samenhang in Europa en hoe deze zich ontwikkelt in de tijd. Hierbij speelt de vraag of alle regio's in Europa economisch steeds meer op elkaar gaan lijken of dat er sprake is van een steeds verdergaande regionale specialisatie met de hierbij horende toename in regionale handel. De regionale handelspatronen in Europa geven aan welke regio 'concurrere' met welke andere regio (aan welke regio's moeten wij ons spiegelen), welke regio afhankelijk is van welke andere regio (welke regio's zijn belangrijk voor de economische groei in Nederland), en wat de positie van de Randstad hierin is. Het in kaart brengen van Europese regionale netwerkverbanden via handelsstromen is nog niet eerder gedaan en staat centraal in dit onderzoek. Deze verbanden zijn cruciaal om een goed en verantwoord beeld te krijgen van internationale economische processen en ontwikkelingen, en kunnen verbanden worden gelegd met verkeer en vervoer, de milieueffecten van verandering in verkeer en vervoer en het ruimtebeslag dat met deze ontwikkelingen gepaard gaat.

'Randstad' of 'Groter Amsterdam': Complementariteit versus Concentratie – Evert Meijers (OTB/TUD; E.J.Meijers@tudelft.nl)

De Nota Ruimte zet in op het vergroten van de complementariteit tussen steden binnen stedelijke netwerken zoals de Randstad. Dit dient een hoger doel, namelijk het vergroten van de kritische massa binnen stedelijke netwerken, wat zich uit in de aanwezigheid van steeds meer gespecialiseerde ('top') stedelijke functies. De Structuurvisie Randstad 2040 gooit het voorzichtig over een andere boeg. Het gaat uit van een bijzondere positie van de Amsterdamse regio binnen de Randstad, in het bijzonder in internationaal opzicht. Diverse metropolitane functies zouden beter geconcentreerd kunnen worden in de Amsterdamse regio.

In deze bijdrage wordt ingegaan op de verhoudingen tussen de steden in de Randstad. In hoeverre zijn er trends gaande richting meer complementariteit of juist meer concentratie? En is het één te prefereren boven het andere? Deze laatste vraag wordt beantwoord met behulp van kwantitatieve analyses van de rol die een bepaalde ruimtelijke structuur (polycentrisch/conurbatie/monocentrisch) speelt in het verkrijgen van agglomeratie-effecten in stedelijke regio's.

Bestuur en ruimte. De Randstad in internationaal perspectief – David Evers (PBL; David.evers@pbl.nl)

De laatste jaren is veel geschreven en gesproken over de Randstad: er zou behoefte zijn aan een andere bestuurlijke organisatie. In deze discussie overheerst een gevoel van onvrede over het gebrek aan daadkracht waarmee belangrijke ruimtelijke vraagstukken in de Randstad worden aangepakt. Op verzoek van de Tweede Kamer heeft het RPB verkend hoe dergelijke vraagstukken in buitenlandse, met de Randstad te vergelijken, stedelijke regio's worden aangepakt, en hoe de bestuurlijke organisatie in die gebieden zich tot die aanpak verhoudt.

Uit de verkenning blijkt dat metropoolvorming een eigen dynamiek kent en lastig is te sturen. Strategische projecten kunnen bijdragen aan versterking van de Randstad als geheel. En een nieuwe bestuurslaag voor de Randstad zal coördinatieproblemen oplossen, maar ook nieuwe coördinatieproblemen creëren.

G: Infrastructuur en ruimte – Paul van de Coevering (voorzitter)

Ruimtelijke hoofdstructuur: verbinden en verknopen – Pieter Tordoir (VROM-raad; mirjan.bouwman@minvrom.nl)

Binnen de ruimtelijke ordening is de gedachte gemeengoed dat er zoiets bestaat als een fysieke basisstructuur van een land, de ruggengraat van het ruimtelijk maatschappelijk functioneren. Deze ruggengraat is ook de basis van de toekomstige ruimtelijke structuur.

In de nota Ruimte wordt dit aangeduid met het begrip ruimtelijke hoofdstructuur. De ruimtelijke hoofdstructuur omvat die elementen die van essentieel belang zijn voor het ruimtelijk functioneren van Nederland. In dit verhaal staan de diverse hoofdinfrastructuurnetten als onderdeel van de ruimtelijke hoofdstructuur centraal.

Er zijn grofweg drie verschillende methoden om de ruimtelijke hoofdstructuur te versterken. Naast het toevoegen van nieuwe verbindingen en het verbeteren van bestaande netwerken, kan dat door een betere benutting van knooppunten van het netwerk. De VROM-raad is van mening dat juist door de wisselwerking van infrastructuur en benutting de grootste winst te behalen valt. Die wisselwerking van benutting/intensivering van knooppunten en aanpassen van infrastructuur is de afgelopen jaren onvoldoende uit de verf gekomen.

De snelweg is 'the place to be' – Wil Rene Janssen (Rijkswaterstaat; wil.rene.janssen@rws.nl)

De snelweg van nu is het water van destijds. Mensen wonen liever niet aan de snelweg, en als het dan toch het geval is, liefst met de rug er naar toe, weinig of geen ramen. Voor het project Operatie Atlantis heeft Rijkswaterstaat een bijzondere ambitie geformuleerd. De ambitie om de snelweg in de beleving van mensen meer waard te maken. En juist bij een dergelijke ambitie past het om ook een nieuwe werkwijze toe te passen.

De uitdaging van dit vraagstuk is groot. Het is een vraagstuk waar verschillende disciplines in verschillende landen het hoofd over breken. 'Wegen naar de Toekomst' het innovatieprogramma van Rijkswaterstaat voor veilige, betrouwbare en schone mobiliteit, organiseert een verkenningstocht om voor de A20, noordelijke randweg Rotterdam, hier een antwoord op te vinden: Operatie Atlantis. Met Operatie Atlantis werken zo'n 50 deelnemers met geheel verschillende achtergronden – zoals landschapsarchitecten, wethouders, kunstenaars, milieugroepering, ambtenaren van verschillende ministeries, politici, consultants – aan magnetiserende toekomstbeelden over de snelweg in de toekomst, ze zullen komen met concrete voorstellen voor experimenten en innovaties en bieden een actief netwerk van creatieven en betrokkenen.

Programma A1-zone – Hans Reijnen/Marjoke Hoeve (Twynstra Gudde; mhj@tg.nl)

In 2007 heeft de provincie Overijssel het initiatief genomen om in samenwerking met de regio's Stedendriehoek en Twente, provincie Gelderland, Rijkswaterstaat en het ministerie van VROM het programma A1-zone op te zetten. Het programma A1-zone wil ruimte geven aan creativiteit. Daarom is gekozen voor de inrichting van een Werkplaats A1-zone. Samen met een groot aantal organisaties (overheden, maatschappelijke en culturele organisaties, kennisinstellingen en private ondernemers) is in een werkplaats-setting nagedacht over de toekomst van de A1-zone: Hoe kunnen we de economische potentie van de zone benutten en toch het karakter van het landschap behouden?

Met het programma A1-zone geven de overheden in Oost-Nederland vorm aan de ambities van het rijk in het kader van het MIRT, door een vernieuwende integrale benadering van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen. De Agenda A1-zone geeft een overzicht van een aantal samenhangende vraagstukken en opgaven in de A1-zone.

De ambities van het programma A1-zone sluiten tevens aan bij de doelstellingen van het Rijk t.a.v. de ontwikkeling van de snelwegomgeving. In de Structuurvisie voor Snelwegomgeving stimuleert het Rijk provincies en gemeenten om een ruimtelijke visie op de snelwegomgeving te ontwikkelen om zo gebieden met belangrijke en kwetsbare landschapskwaliteit te behouden en te versterken. Het programma A1-zone wordt in de structuurvisie genoemd als goed voorbeeld.

H: Water en ruimte – Nico Pieterse (voorzitter)

Van Deltacommissie naar Deltaprogramma – Lucia Luijten (ministerie VenW; Lucia.Luijten@minvenw.nl)

Op 3 september jl heeft de Deltacommissie haar advies gepresenteerd. Het kabinet heeft in zijn reactie op 12 september aangegeven dat het de hoofdlijnen van het advies overneemt. Hoe gaat het nu verder? Wanneer is de aangekondigde Deltawet te verwachten? Hoe verhoudt zich het Deltaprogramma tot het Nationaal Waterplan, dat in 2009 wordt vastgesteld?

Klimaatbestendig inrichten (of waterbestendig inrichten?) – Joost Tennekes (PBL; Joost.tennekes@pbl.nl)

In het eerste Nationale Waterplan wordt waarschijnlijk aandacht geschonken aan het beperken van de schade die kan ontstaan door een mogelijke overstroming. Dit is een aanvullende aanpak op de traditionele lijn van preventie (dijken). Een mogelijkheid om schade te beperken is door gebieden aan te wijzen die risicovoller zijn dan anderen en daar strenger te zijn op het gebied van de ruimtelijke ordening. Wat zijn dit eigenlijk voor gebieden? Introduceren we dan een nieuwe laag van risicogebieden (in aanvulling op de dijkkringen), hoe zien deze gebieden er in concreto uit, hoe zien de mogelijke schadebeperkende maatregelen er uit en zijn deze eigenlijk wel haalbaar vanuit bestuurlijk oogpunt?

Analyse klimaatbestendigheid van integrale ruimtelijke ontwikkelingen – Dick van den Bergh/ Martijn Gerritsen/ Roos Berendsen (Xplorelab Provincie Zuid Holland; bpj.vanden.bergh@pzh.nl)

Klimaatverandering is een continu proces. Om op een duurzame wijze in onze laaggelegen delta te kunnen blijven wonen, werken en recreëren zullen we ons moeten blijven aanpassen aan de veranderende omstandigheden. Vooral voor investeringen over een langere tijdshorizon (50 - 100 jaar) is het gewenst om inzicht te krijgen in de 'klimaatbestendigheid' voordat de schop in de grond gaat. In het kader van de Wet RO is de provincie Zuid-Holland momenteel bezig met het opstellen van de provinciale structuurvisie (PSV). Daarin worden de ruimtelijke klimaatopgaven expliciet meegenomen. Om dat goed te kunnen doen is inzicht nodig in de klimaatbestendigheid van die ruimtelijke ontwikkelingen. Hiertoe is door het Xplorelab team van de provincie Zuid-Holland een methode ontwikkeld om bestaande en nieuwe integrale ruimtelijke projecten te kunnen beoordelen op hun robuustheid in relatie tot effecten van klimaatverandering. Op basis van deze analyse kunnen voorstellen gedaan worden voor (ruimtelijke) adaptatiemogelijkheden. De ontwikkelde methode wordt de komende maanden verder uitgewerkt en geoperationaliseerd met behulp van GIS en Touchtable sessies met stedelijke en landschappelijke ontwerpers.

**Adaptatiestrategieën voor een klimaatbestendige natuur –
Marijke Vonk/Dirk Jan van der Hoek/Claire Vos (PBL/Alterra; marijke.vonk@pbl.nl)**

Nederland wordt warmer en natter. Klimaatverandering leidt naar verwachting niet alleen tot overtollig water, maar in de zomer juist tot droogte. Hierdoor ontstaan nieuwe verdelingskwesties in de omgang met water en de kansen voor de natuur. Zo gaat het om de verdeling van schaarse hoeveelheden water over gebruiksfuncties, zoals drinkwater, landbouw, industrie en natuur, tijdens droogte. Maar het betreft ook de berging van overtollig water bij extreme regenval en de afvoer van rivierwater. Claims voor economisch gebruik van water, natuurdoelen en veiligheid tegen overstromingen kunnen elkaar tegenwerken, maar synergie is ook mogelijk.

Ook weersextremen, zoals zware buien en droge periodes zullen vaker voorkomen door klimaatverandering. Dit leidt tot grotere schommelingen van populaties en is ongunstig voor het duurzaam voortbestaan hiervan. Natuurgebieden moeten daarom groot genoeg zijn om deze klappen beter op te kunnen vangen. Door klimaatverandering verschuiven geschikte leefgebieden, dus moeten er nationale en internationale verbindingen komen tussen natuurgebieden om ook planten- en diersoorten de gelegenheid te geven op te schuiven. Het huidige ontwerp van de Ecologische Hoofdstructuur maakt de natuur nog niet robuust genoeg om toekomstige klimatologische veranderingen op te vangen. Een aanpassing van de Ecologische Hoofdstructuur is hiervoor nodig.

Nederland is een deltagebied dat met zijn natte natuur, waaronder moeras, een belangrijk bolwerk vormt in Europa. De vorming van een corridor van natte natuurgebieden is een van de opties om de Nederlandse natuur klimaatrobust te maken. Deze corridor verbindt belangrijke moerasbolwerken en vormt zo een aaneenschakeling van natte natuur. Hierbij wordt de koppeling met natuurgebieden in het buitenland versterkt. Bovendien worden moerasgebieden binnen de corridor vergroot. De corridor kent ook na realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur nog zwakke schakels. Extra aandacht is nodig voor de zwakste schakels waar natte natuurgebieden nagenoeg ontbreken.

Robuuste en klimaatbestendige natuur – Janneke van Montfoort (Staatsbosbeheer)

BelevingsWaardenMonitor Nota Ruimte – Leon Crommentuijn (PBL; leon.crommentuijn@pbl.nl)

De Minister van VROM heeft het Planbureau voor de Leefomgeving gevraagd een tweejaarlijkse monitor te ontwikkelen van beleving en waardering van ruimtelijke ontwikkelingen. In deze BelevingsWaardenMonitor (BWM) worden Nederlanders gevraagd naar hun beleving van ruimtelijke aspecten en ontwikkelingen en deze worden in de analyse gerelateerd aan de fysiek waarneembare ruimtelijke aspecten. In de eerste BWM is dit gedaan voor de beleving van landschap en groen in en om de stad.

Nabijheid, ruimtelijke kwaliteit en aanbod zijn belangrijke kenmerken die ook terugkomen in de beleving en waardering; hoe dichter bij groen/landschap des te hoger de waardering, hoe beter het groen onderhouden wordt hoe hoger de waardering, etc. Daarnaast blijken ook leeftijd, gezondheid en gebruik belangrijke verklarende aspecten te zijn voor de verklaring van verschillen in waardering. Hoe ouder des te hoger wordt groen/landschap gewaardeerd, gezondere mensen hebben een hogere waardering voor groen en landschap en mensen die vaker in groen en/of landschap komen, hebben hier ook een hogere waardering voor. Met de uitkomsten zijn aandachtspunten voor het ruimtelijke beleid geformuleerd.

In de nieuwe meting voor de BWM wordt een herhalingsmeting voor groen en landschap uitgewerkt. Daarnaast wordt een onderzoek naar de beleving van infrastructuur uitgewerkt. Vragen hierbij zijn: Welke aspecten van de nationale infrastructuur (snelwegen en spoorlijnen) worden hoger c.q. lager gewaardeerd? Zijn er verschillen in waardering tussen omwonenden, recreanten, automobilisten en personen die naast een snelweg werken? In het huidige onderzoek van de BWM wordt ook aandacht besteed aan de wijze waarop (ruimtelijk) beleid gebruik kan maken van resultaten van belevingsonderzoek. 'Luisteren naar de burger' is een belangrijk onderwerp voor beleidsmakers. Omwille hiervan zijn diverse onderzoeken naar beleving opgestart, maar op welke wijze dit gebruikt kan worden en welke rol deze onderzoeken kunnen vervullen is nog niet uitgekristalliseerd.

Landschapsbeleving en mooi NL – Marjo Knapen (ministerie VROM; Marjo.knapen@minvrom.nl)

**De invloed van 'man-made' elementen op de beleving van grote wateren –
Sjerp de Vries (Alterra; Sjerp.devries@wur.nl)**

Wat is de invloed van de volgende 'man-made' elementen op de belevingswaarde van het waterlandschap: boorplatforms, windturbines, hoogbouw, jachthavens, vooroevers? In welke mate hangt deze invloed af van de verschijningsvorm van het element en de precieze context waarin het voorkomt? Wat is de range van de impact van een type element? Bestaan er (aanzienlijke) verschillen tussen individuen in de impact van het element?

Aan de hand van een enquête onder meer dan 2.300 leden van een internetpanel zijn deze vragen onderzocht. Hieruit bleek bijvoorbeeld dat boorplatforms gemiddeld de grootste negatieve impact hebben, gevolgd door windturbines en daarna hoogbouw aan de kust. Vooroevers hebben gemiddeld een licht positieve impact. Persoonskenmerken hebben doorgaans weinig tot geen invloed op de impact van een

element. Wel beïnvloeden zij regelmatig de hoogte van de gegeven oordelen in het algemeen (dus zowel voor het beeld met als dat zonder element).

K: Landelijk gebied – Lia vd Broek (voorzitter)

**Kosteneffectiviteit van de terrestrische Ecologische Hoofdstructuur –
Tanja de Koeijer e.a. (WOT/LEI/Alterra; Tanja.dekoeijer@wur.nl)**

Op verzoek van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) en het Ministerie van Financiën werkt de WOT (Wettelijke Onderzoekstaken) Natuur en Milieu voor het Planbureau voor de Leefomgeving aan de ontwikkeling van een methodiek voor het in kaart brengen van de kosteneffectiviteit van het natuurbeleid. In 2005 is begonnen met de uitwerking van een relatief eenvoudige methodiek voor het natuurdoel 'Natte heide en hoogveen'. Het hier beschreven onderzoek betreft de volgende stap, namelijk de opschaling van de methodiek die ontwikkeld is aan de hand van één natuurdoel, naar alle natuurdoelen die onderdeel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Bij de ontwikkeling van de methode zijn een groot aantal uitgangspunten gehanteerd. Een belangrijke afbakening is het uitgangspunt dat in de verschillende gebieden wordt voldaan aan de beheer- en milieucriteria die nodig zijn voor een duurzame instandhouding van de verschillende natuurdoeltypen.

De analyse geeft met name inzicht in de relatieve kosten van de verschillende gebieden met hetzelfde natuurdoeltype ten opzichte van elkaar. De methode verschaft ook inzicht in het relatieve belang van de verschillende kostenposten. Daarnaast kan gekeken worden naar de relatieve kosteneffectiviteit per provincie en de verdeling van de natuur over de verschillende provincies op basis waarvan kan worden aangegeven welke gebieden als eerste zouden moeten worden behouden, gegeven een bepaald budget of kostenplafond en/of gewenste verdeling van natuur over Nederland. Ook de absolute hoogte van de kosten en uitgaven is weergegeven. Deze kunnen een indicatie geven van de totale kosten maar moeten vanwege vele onzekerheden voorzichtig worden geïnterpreteerd.

**Vaarverbindingen als ruggengraat voor integrale gebiedsontwikkeling –
Arjen Brouwer (PAU; brouwer@pau.nl)**

Nederland heeft daarmee de beschikking over een indrukwekkend stelsel aan kanalen, rivieren, vaarten, sloten en meren. In het Nederlandse landschap worden ze hoog gewaardeerd; zowel als natuurelementen als cultuurhistorische elementen. Als verkeerselementen hebben de vaarverbindingen in eerste instantie echter aanzienlijk aan belang ingeboet. In de afgelopen eeuw is het vervoer over water totaal ondergeschikt geraakt aan het vervoer over land. Een groot deel van het vaarwegenstelsel kwam er onbevaaren – en als gevolg daarvan meestal ook al snel onbevaarbaar – bij te liggen. De massale opkomst van de watergebonden recreatie leidde echter een nieuw hoofdstuk van de vaarwegen in. Bepaalde regio's (zoals het Friesemereengebied, Noordwest Overijssel en de Veluwerandmeren) zijn uitgegroeid tot heuse watersportcentra, waarbij een belangrijk deel van de regionale economie direct of indirect 'drijft' op het vaarwater.

Ook elders in het land is een toenemende interesse voor het restaureren, revitaliseren en hier en daar zelfs nieuw aanleggen van vaarwater. In veel gevallen lonkt daarbij m.n. het economisch perspectief (toerisme) van de watersportgebieden. In deze presentatie wordt beargumenteerd dat vaarverbindingen echter een nog veel grotere toegevoegde waarde krijgen, wanneer ze worden geïntegreerd in een bredere gebiedsontwikkeling. Vaarverbindingen kunnen worden ingezet als 'katalysator' en 'integrator' bij het tot stand brengen van een palet aan doelstellingen in een gebied. Het kan dan bijv. gaan om woningbouw, waterbeheer, landschapsontwikkeling. De vaarverbinding is dan als het ware de 'ruggengraat' van de gebiedsontwikkeling.

Plattelandswegen mooi en veilig – Ceciel van Iperen (CROW; vaniperen@crow.nl)

Verlagen van de snelheid op plattelandswegen vergroot de veiligheid. Het is alleen de vraag of we ons buitengebied willen vullen met grote aantallen plateaus en verkeersborden. Richtlijnen zijn belangrijk, maar waar zit de speelruimte? Het CROW-project 'Beeldenboek plattelandswegen' richt zich op oplossingen die aansluiten bij het landschap en de cultuurhistorie. Het uitgangspunt hierbij is dat op een goed ontworpen weg het rijgedrag veiliger is, en dat met een goed ontwerp de ruimte aan kwaliteit wint. Om dit te realiseren is informatie nodig voor de beleidsmaker en ontwerper. Welke maatregelen en voorzieningen zijn mogelijk? Welke herinrichtingprojecten zijn al gerealiseerd, waren ze succesvol, en waarom? Hoe belangrijk zijn de bestuurlijke en organisatorische aspecten?

Het 'Beeldenboek' geeft geen richtlijnen, maar voorbeelden, projectanalyses en handvatten voor het planproces. In Nederland is inmiddels op verschillende plaatsen ervaring opgedaan met dit soort herinrichting van plattelandswegen. CROW heeft dit project daarom afgestemd met een groot aantal betrokken organisaties, waaronder de provincies Friesland en Noord-Brabant, de SWOV, projectbureau Belvedere en het Keuning instituut.

L: Mobiliteit en beprijzing – Hans Hilbers (voorzitter)

Milieu- en welvaartseffecten kilometerheffing – Hans Hilbers/Karst Geurs (PBL; karst.geurs@pbl.nl)

De kilometerheffing is een effectief instrument om de congestieproblemen terug te dringen en zal ook positieve effecten hebben op milieu en verkeersveiligheid. Een hoog kilometertarief zal echter ook mobiliteit

ontmoedigen, met negatieve maatschappelijke welvaartseffecten. Wat betekent dit voor de vraag of de bestaande autobezitsbelastingen volledig in de kilometerheffing opgenomen moeten worden? Wat is het juiste tarief? Een korte studie van PBL en CPB voor de 2^e kamer toont de belangrijkste mechanismen.

Anders betalen voor mobiliteit – Arjan Driesprong (ministerie VenW; arjan.driesprong@minvenw.nl)

Van de zijde van het departement wordt in vogelvlucht de huidige stand van zaken van het project 'Anders Betalen voor Mobiliteit' weergegeven. Kort wordt ingegaan op achtergrond en aanleiding van het project, wordt geschetst wat er nog te gebeuren staat en wordt een inzicht gegeven in de te verwachten beleidseffecten. In de bijdrage zal ook aandacht worden besteed aan het tot nu toe gedane onderzoek.

Metropoolregio Amsterdam en de OV-forensenkaart –

Constance Winnips (Stadsregio Amsterdam; c.winnips@stadsregioamsterdam.nl)

Wat is de Metropoolregio Amsterdam? Waarom willen de Metropoolregiopartijen werken aan de proef Betaald rijden met OV-forensenkaart? Wat houdt deze proef in? Welke kansen en welke risico's zijn er voor de regio?