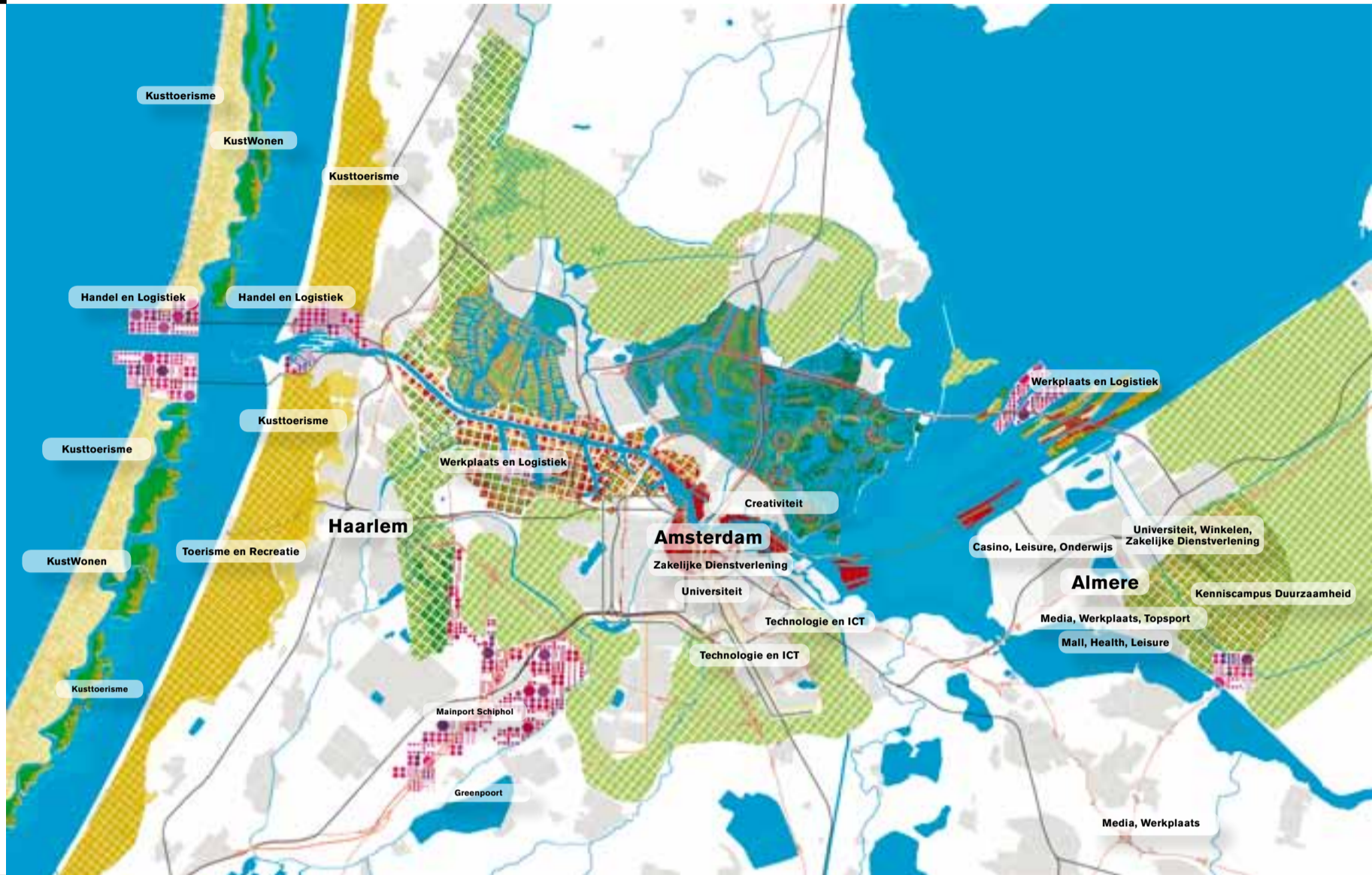


# Lay-out 12

platform voor recent ontwerp onderzoek

Lay-out is een onregelmatig verschijnende uitgave over ontwerpende onderzoeken die met steun van het Stimuleringsfonds voor Architectuur tot stand zijn gekomen. Het fonds nodigt ontwerpbureaus uit om een uitgave van Lay-out samen te stellen.

Ontwerpen aan de regionale opgave is een studie waarin een nieuwe en inspirerende aanpak voor regionale planvorming is verkend. Het onderzoek is een initiatief van Inbo - onder leiding van Pieter van Wesemael, Frank Suurenbroek en Armando Pais do Amaral - dat voortbouwt op een studie waarin de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor het Noordzeekanaal zijn onderzocht.



# Ontwerpen aan de regionale opgave

## De Amsterdam Region

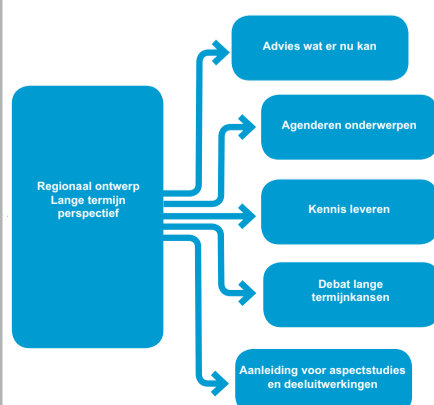
Veranderingen in de ruimtelijke ordening  
Inleiding

2



Ontwikkelingsstrategie

3



De Amsterdam Region  
Van analyse naar visie

4



Fragmentatie tegengaan  
Conclusie

11



# Veranderingen in de ruimtelijke ordening

## Inleiding

**Het speelveld van de ruimtelijke ordening is, mede als gevolg van de kredietcrisis, ingrijpend aan het veranderen. Ruimtelijke opgaven worden steeds gelaagder en complexer en verantwoordelijkheden en macht worden op andere manieren verdeeld. Daarbij verschuift de aandacht naar het regionale schaalniveau als de basis voor actuele ontwikkelingen.**

Wonen, werken, ontspannen en consumeren overstijgen in toenemende mate het lokale schaalniveau. Men ziet zich eerder als inwoner van een stedelijke regio dan van een stad. Ook de internationale concurrentie speelt zich steeds meer af tussen regio's die met een aantrekkelijk aanbod gewilde groepen aan zich kunnen binden, zoals hoger opgeleiden en kenniswerkers die van cruciaal belang zijn voor economische groei. Daarbij is de tijd van de van bovenaf opgelegde blauwdrukplanning voorbij. Dat heeft deels te maken met de grenzen van de maakbare samenleving en deels met het feit dat ruimtelijke ordening in zijn algemeenheid complexer is geworden. Zo gaat het bij actuele ruimtelijke ontwikkelingen bijna altijd om transformaties van bebouwd gebied terwijl uitleglocaties op onbebouwde grond nauwelijks nog voorkomen. Ook spelen milieucouturen of beperkingen op het ruimtegebruik steeds vaker een rol. De overheid kan en wil niet meer als enige partij de koers voor ruimtelijke projecten uitzetten en uitvoeren. Anderzijds is ook het onbegrensde vertrouwen in de markt voorbij, nu de kredietcrisis duidelijk heeft gemaakt waar de grenzen van het zelfsturende en reinigende vermogen van de markt liggen. Overheid en markt moeten dus op zoek naar een nieuwe consensus en samenwerking.

### Gebiedsontwikkeling

In de jaren negentig trok de overheid zich steeds verder terug uit de vormgeving van de stad. Daardoor ontstond een nieuwe planningspraktijk met een ander instrumentarium, dat van de ontwikkelingsplanologie oftewel de gebiedsontwikkeling. Gebiedsontwikkeling speelt in op de maatschappelijke dynamiek door de verschillende ruimtebehoefte integraal aan de orde te stellen. Belanghebbenden worden uitgenodigd een actieve rol te spelen in het ontwerpproces en zich te committeren aan de daadwerkelijke uitvoering van het eindresultaat. Bij gebiedsontwikkeling trekken corporaties, ontwikkelaars en beleggers samen op en legt de overheid zich toe op het faciliteren en controleren. Betrokken partijen zetten verleidingsstrategieën in om het proces te sturen, in acht nemend wie de doelgroepen zijn en hoe hun wensen eruit zien. Veranderingen blijven door de elastische opzet van projecten echter wel mogelijk. Door de projectmatige aanpak is gebiedsontwikkeling een relatief efficiënte methode gebleken, waarbij beeldkwaliteit-plannen en supervisieteam meestal borg kunnen staan voor de ruimtelijke kwaliteit. De keerzijde van het feit dat de overheid zich terugtrekt uit de ontwikkeling van stad en landschap is het verdwijnen van de politiek-ideologische dimensie van ruimtelijke ordening.

### Mankementen

Ondanks successen is het procedé van de gebiedsontwikkeling gaandeweg mankementen gaan vertonen. Ten eerste blijken de rolverdeling en de bijbehorende verantwoordelijkheden niet altijd helder: wie behartigt welke belangen en wie is verantwoordelijk voor de kwaliteit? In gebiedsontwikkelingen is de programmering dikwijls alleen op hoofdlijnen bepaald en dan vooral in kwantitatieve afspraken. De synergievoordelen van een intelligent ruimtelijke ensemble blijven daarmee onderbelicht. Met het projectmatig opknippen van opgaven raakt het grotere verband in schaal en tijd buiten beeld en worden vraagstukken op hogere schaalniveaus slechts in beperkte mate geïntegreerd in ontwerpen op lagere schaal. Ten tweede noopt de kredietcrisis tot snelle uitbreiding van het strategisch arsenaal van de gebiedsontwikkeling. Door het



aantreden van nieuwe actoren en nieuwe allianties groeit de behoefte aan nieuwe financiële constructies en arrangementen. Ondertussen verandert een vraagmarkt in een aanbodmarkt. Dat versterkt de trend om traditionele massaproductie te vervangen door *custom made* massaproductie: niet groot maar kleinschalig, niet snel maar traag, geen blauwdrukplanning, maar een organische en precieze benadering. Ten derde ontbeert de gebiedsontwikkeling een deugdelijke kennisinfrastructuur. Voorheen waren de stedelijke diensten het geheugen van de stad en werkten ze ook min of meer systematisch aan kennisontwikkeling, verspreiding en evaluatie. Tegenwoordig zijn er geen partijen meer die zich structureel op deze taken richten. Er verschijnt incidenteel een *best practice*-boek of er wordt een kennisnetwerk opgericht. Ten vierde kiest de overheid steeds meer voor *governance* in plaats van *government*. Dat betekent dat er steeds minder specialisten binnen de overheid zijn. Dit heeft onder meer invloed op de verschillende rollen en rolopvattingen van de overheid in het proces van planvorming, vooral op de rol van opdrachtgever.

### Stakeholders en shareholders

De regionale opgave is urgent, maar wat houdt die eigenlijk in? Misschien kan zij nog het best worden getypeerd als vloeibaar. Elke (deel)opgave heeft betrekking op het daarvoor relevante gebied. De regionale woningmarkt heeft bijvoorbeeld betrekking op een ander gebied dan de regionale economie. Daarnaast kennen regionale opgaven vele probleem-eigenaren, maar geen (democratische) institutionele eigenaar. Jaarlijks organiseren de UvA en de TU Delft de zogenaamde sLIM reeks (stichting Leergang Intensief en Meervoudig ruimtegebruik). Daarbij blijkt steeds opnieuw dat een machtig institutioneel orgaan op regionaal niveau gunstig is voor de regie en uitvoering van regionale projecten, maar nadelig voor de lokale

belangen en kwesties. Andersom geldt dat sterke democratische instituties op lokaal niveau ongunstig zijn voor de realisatie van complexe regionale projecten. De regionale opgave moet rekening houden met de belangen van vele stakeholders en shareholders: publieke en private, inwoners, ondernemers en bezoekers. Het regionaal ontwerp moet op al die belangen een antwoord geven, en partijen enthousiasmeren om zo een breed gedragen koers uit te kunnen zetten. Het ontwerp moet binden en betrokken houden, maar ook flexibel genoeg zijn om toekomstige vragen vanuit de markt flexibel te kunnen absorberen, zonder verlies van kwaliteit. Het regionaal ontwerp is qua professe een uitdagende opgave die door de veranderde condities van de hedendaagse ruimtelijke opgaven veel overeenkomsten vertoont met opgaven op alle 'lagere' schaalniveaus.

### Doel

Het regionaal ontwerp moet de regio versterken om de competitie met anderen aan te gaan. In deze doelstelling (die overigens in hoofdlijnen overeenkomt met de ambitie die op de zevende Noordvleugelconferentie is vastgelegd) schuilen verschillende deelopgaven en tegengestelde belangen. De vraag is hoe je die met elkaar kan verenigen en bundelen. Welke vraagstukken horen eigenlijk bij de regionale opgave? Hoe moet die regionale opgave eruit zien om betrokken partijen te overtuigen en mee te nemen, en de beoogde doelstelling te behalen. Ons antwoord is een combinatie van ontwerp en (planologisch) onderzoek. Met ontwerp is het mogelijk om synergie inzichtelijk te maken en ruimtelijk te vertalen. Onderzoek kan belangen verenigen door het onderscheidend vermogen zichtbaar te maken en de kansen van 'buitenaf' te signaleren. Daarnaast zal het regionaal ontwerp altijd drie doelgroepen moeten bedienen: de bewoners, ondernemers en bezoekers van nu en van de toekomst. In deze *Lay-out* presenteren we onze methode voor het regionaal ontwerp.

# Ontwikkelingsstrategie

**Het regionale schaalniveau is complex. Geografische aspecten, zoals het netwerk van wegen en openbaar vervoer, zijn van belang. Maar ook aspecten die alleen op lokaal niveau voorkomen zijn van betekenis en dus onderdeel van de regionale opgave. Hoe kan dit worden onderzocht en vertaald in het ontwerp?**

Het regionale schaalniveau is in Nederland niet geïnstitutionaliseerd in een overheidsorgaan. Wel zijn er verscheidene institutionele platforms waar regionale vraagstukken kunnen worden ingebracht en besproken. In de Noordvleugel zijn dit de Stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Amsterdam (voorheen de Noordvleugelconferentie). De Stadsregio Amsterdam mag binnen de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening geen structuurvisie maken terwijl binnen de Metropoolregio met name gedeelde politieke ambities worden vastgelegd. Ontwerpen aan de regio is dus per definitie een combinatie van politiek en ontwerp. Momenteel resulteert dit in ontwerpen die sterk planologisch van aard zijn.

Markt en overheid hebben elkaar meer dan ooit nodig. Een regionaal ontwerp kan hierbij houvast bieden door de lijnen uit te zetten en kaders te stellen, maar ook door kansen te tonen. Het regionaal ontwerp is echter geen blauwdruk want er is niet één centrale partij die de projecten zal uitvoeren, laat staan betalen. Het ontwerp moet dus voldoende en vooral aantrekkelijke ruimte bieden om de betrokken overheden en marktpartijen enthousiast te maken om mee te doen. Het regionaal ontwerp kenmerkt zich door een bundeling van doelstellingen: houvast bieden, kaders stellen, prikkelend zijn, kansen tonen en strategie bieden. In de methodiek en het instrumentarium van de ontwerper en het ontwerp, maar ook in de procesorganisatie is ruimte voor cocreatie wenselijk.

Het is gebruikelijk om op systematisch wijze alle lagen van de ruimtelijke orde van een opgave te beschrijven. Deze lagenbenadering is sterk descriptief van karakter. Zij brengt systematisch alle lagen in kaart, maar biedt geen interpretatie. Een actieve analyse streeft geen volledigheid na, maar staat direct ten dienste van het ontwerp, voornamelijk in de ontdekking van aanknopingspunten. Daarbij staat steeds de vraag

centraal hoe de concurrentiepositie van de regio kan worden versterkt. Welke aspecten en karakteristieken zijn in de huidige situatie geschikte aanknopingspunten?

## **Karakteristieken op microniveau: bestaande kwaliteiten**

De potentie van de regio schuilt veelal in lokale kwaliteiten. Het is effectiever om deze kwaliteiten te optimaliseren, zichtbaar te maken of slim te combineren dan om in te zetten op nieuwe functies. Het kennen van de krachten en zwaktes van de lokale kwaliteiten van de regio is een cruciaal onderdeel van het regionaal ontwerp. Overigens betekent dit zeker niet dat alles geconserveerd moet worden, dat werkt juist contraproductief.

## **Lopende projecten: interne trends**

Een regionaal ontwerp gebeurt niet op een *tabula rasa*. Er zijn tal van ontwikkelingen gaande in een regio. In de Noordvleugel bijvoorbeeld staan ongeveer 20.000 projecten op stapel (PRI 2008). Een deel van deze projecten is in uitvoering of bevindt zich in een vergevorderde planfase. Het is onwenselijk dat het regionaal ontwerp deze plannen opnieuw tegen het licht houdt. Besluitvorming heeft vaak al ver voor het regionaal ontwerp plaatsgevonden en de projecten kunnen nog tot lang na het regionaal ontwerp doorlopen. Binnen het regionaal ontwerp dienen de lopende projecten daarom te worden beschouwd als autonome trends. Eventuele wijzigingen in deze projecten moeten dus minimaal zijn en onderbouwd met zeer goede argumenten.

## **Kansen op aanknopingspunten: externe trends**

Het regionaal ontwerp moet anticiperen op maatschappelijke en sociaaleconomische trends. Het regionaal ontwerp moet een antwoord formuleren op de meest problematische en/of kansrijke trends die in de regio spelen. Hierbij kan uiteraard gebruik worden gemaakt van ervaringen elders. *Best practices* wereldwijd bieden een set van mogelijke interventies en ruimtelijke en programmatische doelstellingen. Desondanks is het cruciaal steeds te blijven kiezen voor het eigen onderscheidend vermogen. Wat op een plek werkt, werkt niet vanzelfsprekend ook ergens anders.

## **Het functioneren van netwerken: raamwerk bouwen**

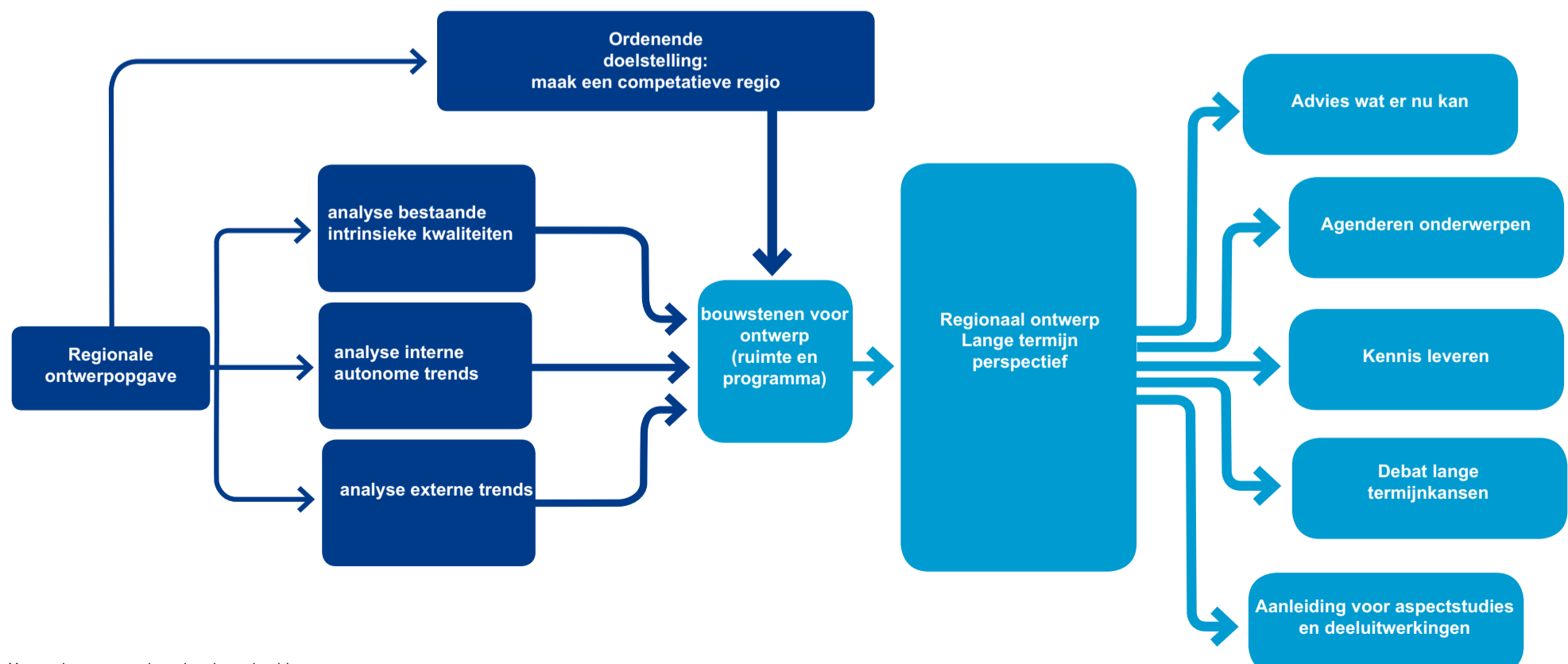
Het is van belang om het functioneren van de regio te begrijpen. Dit beperkt zich niet alleen tot het in kaart te brengen van fysieke netwerken. Er moet ook gekeken worden hoe de netwerken binnen de regio presteren. In de Noordvleugel bestaat bijvoorbeeld een opvallend verschil in connectiviteit in de noord-zuidrichting versus de oost-westrichting. In de analyse moet onderscheid worden gemaakt tussen de verschillende systemen van gebruik, zoals het gebruik voor economische activiteiten en het dagelijks gebruik (zoals woon-werk verkeer). Het is belangrijk te kijken in hoeverre netwerken elkaar aanvullen en versterken, welk type knopen er bestaan en hoe die het beste kunnen worden versterkt en in welke volgorde.

Geactiveerd naar de ontwerpogave en doelstellingen ontstaat een concurrerende regio als het ontwerp:

1. inzicht geeft in de intrinsieke karakteristieken van de regio
2. inzicht biedt in de bestaande plannen en dit kan vertalen naar de belangrijkste gevolgen voor de regio;
3. anticipeert op de externe trends en deze verknoopt met de intrinsieke karakteristieken;
4. nieuwe netwerken creëert en de (bestaande) knooppunten versterkt.

Het regionaal ontwerp is geen blauwdruk, maar zet de koers uit, prikkelt en bepaalt de agenda. Dit betekent dat het toekomstbeeld vertaald moet worden in een advies. In dit advies worden van licht tot zwaar uitspraken gedaan over de interventies en vraagstukken die in de analyse en het ontwerp aan het licht zijn gekomen.

Met dit concrete en aanwijzende advies kunnen de institutionele partijen aan de slag en bijvoorbeeld aspectontwerpen of geografische deellocaties nader uitwerken. Het overkoepelende regionaal ontwerp is het (kennis)kader waarbinnen de vervolgstudies plaatsvinden en borgt de regionale potentie.



# De Amsterdam Region

## Van analyse naar visie

**Voor onze visie op de Amsterdam Region kozen wij als leidraad de versterking van het internationale vestigingsklimaat met behoud van de kwaliteiten van de dagelijkse woon- en werkomgeving voor inwoners en ondernemers. Dit komt overeen met de ambities die binnen de Noordvleugel zijn vastgelegd.**

In de ontwikkeling van de Noordvleugel bestaat een eenzijdige focus op de as Schiphol-Amsterdam-Almere. Dat vormt de aanleiding voor deze studie. Het Noordzeekanaalgebied ligt in de luwte van de ontwikkelingen aan deze as en het gebied wordt met name in termen van werkbestemmingen besproken. Bovendien signaleren wij een toenemend drukverschil tussen de noord- en zuidkant van het kanaal. Tegenover de congestie en dynamiek van Schiphol, Amsterdam, Almere, Haarlem en de gemeenten van de Amstel-Meerlanden staat de verstilde rust boven het kanaal. Met uitzondering van Zaanstad, Beverwijk en delen van Amsterdam-Noord dreigt Noord-Holland boven het kanaal steeds verder van de dynamische zuidzijde 'weg te drijven'. Zou het Noordzeekanaal dat nu als scheidingmuur fungeert, niet juist de sleutel kunnen zijn voor het verbinden en daarmee activeren van de gebieden aan weerskanten van het kanaal? We deden een studie naar de potenties van het gebied rond het Noordzeekanaal.

### Op zoek naar aanknopingspunten

Op basis van de wordingsgeschiedenis kan de Noordvleugel worden gekarakteriseerd als een mozaïek. Amsterdam is sinds de zestiende eeuw weliswaar het onbetwiste middelpunt, maar tegelijkertijd ook één van de schakels in een regionaal netwerk van economische knooppunten. Rondom die knooppunten

zijn culturele en sociale identiteiten ontstaan die hun fysieke weerslag hebben in de bebouwing en het karakter. De diversiteit in landschappen versterkt de gegroeide identiteiten. De verschillende economische peilers onder de welvaart zijn sterk en kennen veel variatie. Ook is het aanbod van woonomgevingen in de regio gedifferentieerd. Opvallend is het verschil tussen de congestie aan de zuidzijde van het kanaal en de luwte aan de noordkant. Ook bestaat een groot verschil tussen de noord- en zuidzijde in de reikwijdte van het dagelijks verkeer. De aanwezige netwerken lijken niet optimaal te worden benut. Opvallend is ook het minimale gebruik van water als transportmiddel. Een belangrijke bedreiging van deze kwaliteiten is de toenemende eenvormigheid van het nieuwe woningaanbod. Daarnaast dreigt het groen in de regio ten onder te gaan aan versnippering. Ook ligt er voor deze regio een grote wateropgave in de toekomst. Een ander probleem is de mogelijke toename van overlast van de werkgebieden.

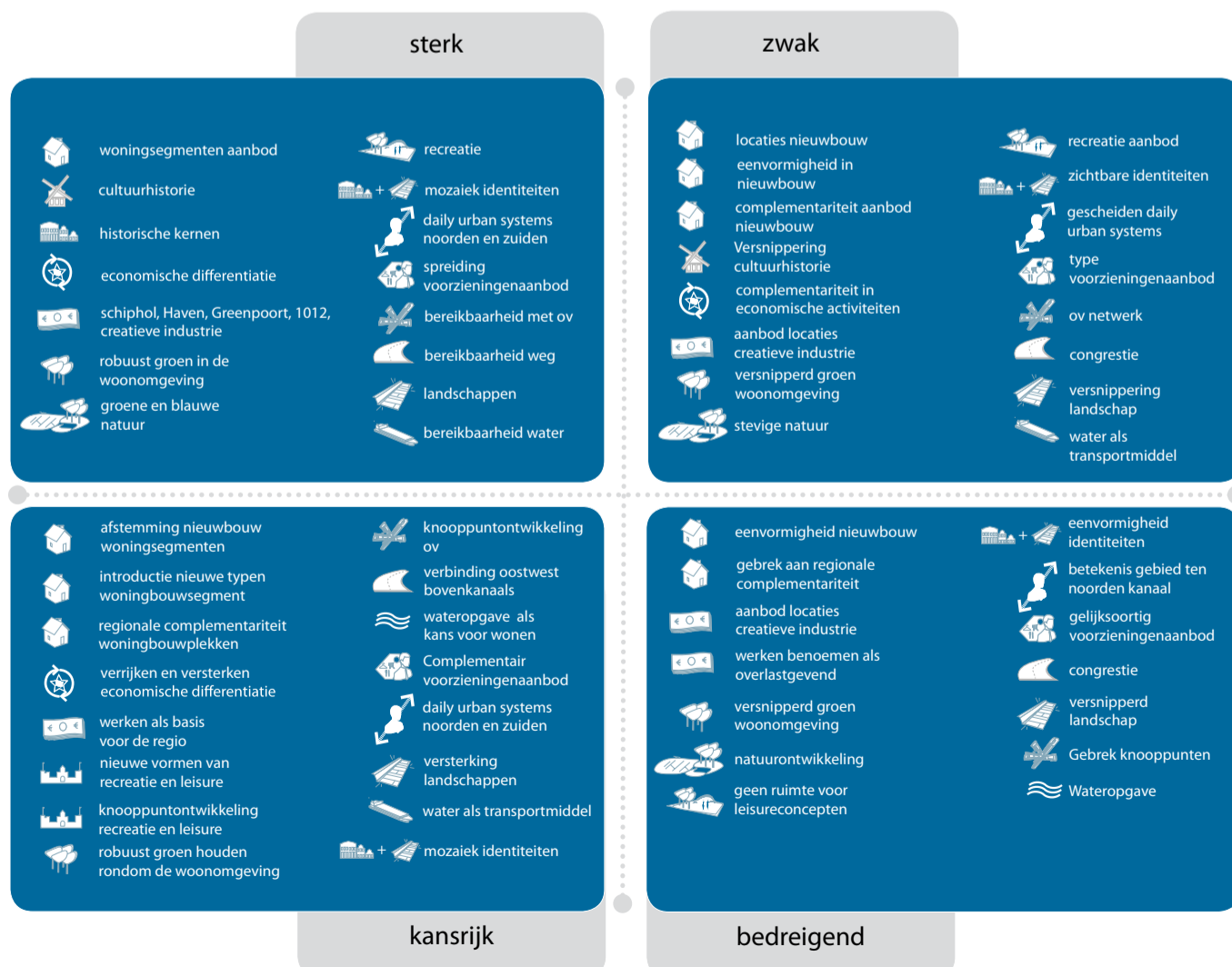
### Een dynamische regio: een wolk van initiatieven

De regionale opgave beweegt zich binnen een complex institutioneel speelveld. In de Noordvleugel hebben - in ieder geval - de volgende (semi-)overheidspartijen op één of meerdere aspecten recht van besluitvorming.

- **Gemeenten:** Aalsmeer, Almere, Amstelveen, Amsterdam Centrale Stad, Amsterdam Stadsdelen, Beverwijk, Bloemendaal, Diemen, Edam-Volendam, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemskerk, Heemstede, Hilversum, Huizen, Haarlemmermeer, Lelystad, Lisse, Muiden, Naarden-Bussum, Ouderamstel, Purmerend, Uitgeest, Uithoorn, Velsen, Waterland, Wormer, Zaanstad

- **Provincies:** Noord-Holland, Flevoland
- **Regionale samenwerkingsverbanden:** Metropoolregio Amsterdam, Stadsregio Amsterdam, IJmond, Gooi en Vechtstreek, Waterland, Amstel & Meerlanden
- **Overige overheidspartijen:** Waterschappen, Rijkswaterstaat, Rijksdepartementen, Randstad 2040, Pieken in de Delta
- **Publieke sector (semioverheid):** Haven Amsterdam, Schiphol, NS

Daarnaast zijn er tal van commerciële partijen die door hun bezit invloed kunnen uitoefenen. Met zoveel betrokken partijen is het zicht op de ontwikkeling van de regionale ruimtelijke orde niet eenvoudig. Volgens de tellingen uit 2008 zijn er in totaal ongeveer 20.000 projecten in de regio gepland. Door het overheidsbeleid 'centraal wat moet, decentraal wat kan' hebben gemeentes het mandaat op de ruimtelijke ordening gekregen en zijn zij meestal de initiatiefnemer. Ondanks de complexiteit van de ruimtelijke opgaven is een herverdeling van bevoegdheden of het instellen van nieuwe overheidsorganen niet aan de orde. De huidige verdeling van overheidstaken functioneert immers voor meer dan alleen voor de ruimtelijke opgaven. De institutionele dichtheid stelt dus ook eisen aan het regionaal ontwerp. Niet alle projecten die binnen de regio plaatsvinden zijn van regionaal belang. Uit het projectenoverzicht 2009 voor de Stadsregio Amsterdam, is een selectie gemaakt van projecten met regionale betekenis. Het regionaal ontwerp verbindt zich niet dwingend met deze projecten. Dat is deels omdat de besluitvorming over deze projecten al genomen is binnen bestaande instituties of samenwerkingsverbanden, maar ook omdat het regionaal ontwerp vooral tot doel heeft om kennis te leveren. Het inzichtelijk maken van deze autonome interne ontwikkelingen stelt andere partijen in staat om - indien gewenst - vervolgcacties te ondernemen. Slechts voor enkele cruciale kwesties ligt de rol van het regionaal ontwerp in het actief aanzetten tot debat door scherpe stellingnames.





gemeenten



wonen



groen



blauw



werken



build area



beschermde natuur



waterwegen



historische plekken



geluidszones



poldertypen



recreatie



huizenprijs



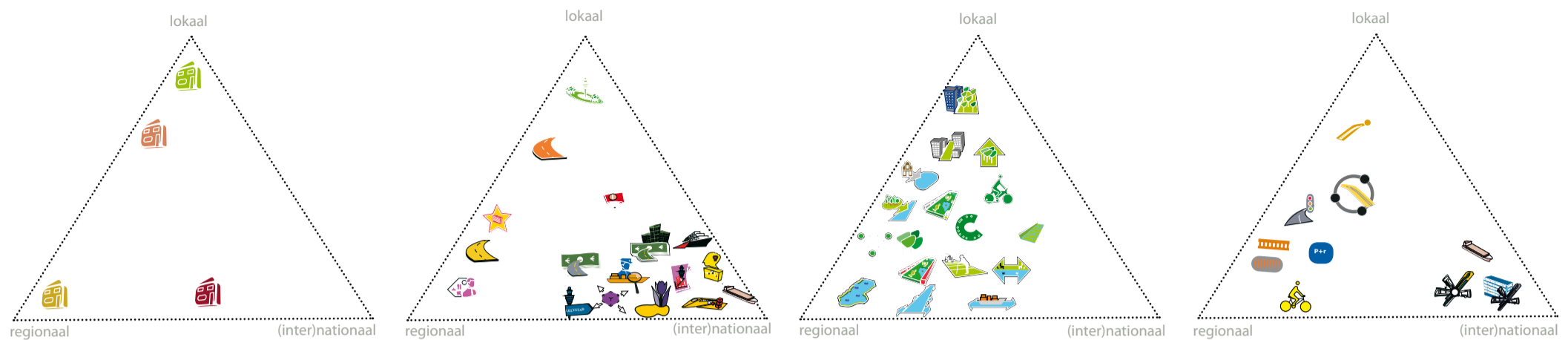
verkeer



identiteiten

Op zoek naar aanknopingspunten

# Trends: ruimte voor nieuwe kansen



## Woningbouw

Met de keuze voor concentratie en intensivering van de woningbouwopgave is het grootste deel van de woningbouwopgave voorzien aan de zuidzijde van het Noordzeekanaal en in de grote steden: Amsterdam, Almere en Haarlem. Boven het kanaal zijn aanzienlijk minder bouwlocaties gepland.

## Economie

De projecten gericht op werkgelegenheid zijn gepland in een band langs het Noordzeekanaal en in Amsterdam vertakt richting Amsterdam Zuidoost, Schiphol, de Greenport en Almere.

## Landschap

De projecten gericht op landschap en groen concentreren zich in een band die ten westen van Haarlem evenwijdig aan de duinstrook loopt. In Waterland bevindt zich een zwaartepunt die het IJmeer in reikt. In de scheggen van Amsterdam zijn eveneens groenprojecten voorzien.

## Bereikbaarheid

De bereikbaarheidsprojecten concentreren zich voor de auto op de buitenring en binnenring van Amsterdam. Aan de zuidzijde worden verbindingen voor een tweede ring voorzien. Ten noorden van het Noordzeekanaal zijn de meeste interventies noord-zuid gericht. Het openbaar vervoer volgt dezelfde ruimtelijke patronen.



De geplande projecten in de regio Amsterdam zijn gespecificeerd in een betekenisdriehoek. In hoeverre zijn deze projecten primair van betekenis voor het lokale, regionale of internationale belang? Vervolgens zijn de sectorale projecten vertaald in ruimtelijke contouren. Dit zijn de interne autonome trends die de aanknopingspunten vormen voor het regionaal ontwerp.

**De ruimtelijke ordening reageert en anticipeert op de vraagstukken van vandaag en morgen. Deze vraagstukken zijn van ruimtelijke, maatschappelijke en sociaaleconomische aard. De belangrijkste vraagstukken voor de Amsterdamse stadsregio zijn hieronder weergegeven. Deze trends bieden naast bedreigingen ook kansen.**

**Klimaatverandering** Binnen de Amsterdam Region stelt de klimaatverandering onder andere eisen aan kustverdediging, de woonvormen en watermanagement, zoals de gebruikskwaliteit van de veengebieden onder zeeniveau.

**Duurzaamheid** Natuurlijke hulpbronnen worden schaarser, terwijl de vraag mondiaal toeneemt. Alternatieve energievormen, slim energiegebruik en autarkische clusters zijn opgaven voor de toekomst. Duurzaamheid betekent zorg dragen voor een goed woonklimaat en een krachtig economisch raamwerk.

**Netwerksysteem** De verknoping van vervoersmodaliteiten is cruciaal voor een efficiënt regionaal vervoerssysteem. Wegen, spoor, waterwegen en de luchtvaart worden gebundeld op strategische plekken en gekoppeld aan programma.

**Kenniseconomie** Traditionele industrie verdwijnt naar lage lonenlanden. Zowel de nicheproductie als de creatieve industrie ontwikkelen zich tot kenniseconomie met in het kielzog de belevingseconomie. Goed geschoold personeel is van belang.

**Haveneconomie** Mondiaal voltrekt zich een schaalverandering en specialisering in de haveneconomie. Havens specialiseren zich in activiteiten om concurrerend te blijven.

**Branding en specialisatie** Sinds enkele jaren neemt het budget voor de branding van regio's gestaag toe. Barcelona is daarvan een bekend voorbeeld. Belangrijk is het karakter, de identiteit en specialiteiten in wonen, werken en leefgenot.

**Belevingseconomie** Beleving en consumptie vormen een steeds belangrijker onderdeel van het leefpatroon van de westerse mens. Er is behoefte aan commerciële voorzieningen en recreatie.

**Intensivering** Stadsontwikkeling richt zich steeds meer op de programmatische en ruimtelijke herbestemming van de bestaande stad. Er is behoefte aan nieuwe woontypologieën en nieuwe vormen van ruimtegebruik.

**Landschap en groen** Hoe schaarser het landschap, hoe belangrijker een aantrekkelijk vormgegeven woon- en leefomgeving. Investeren in de resterende groene ruimte betaalt zich terug in de aantrekkingskracht van de woonomgeving.

**Identiteit** Globalisering maakt eigenheid en uniciteit belangrijker. Zichtbare sporen van geschiedenis en typerende landschappen verlenen identiteit aan de aantrekkelijkheid van de regio.

**Bevolking** De samenstelling van de bevolking verandert. Vrijwel overal buiten de Amsterdam Region treedt krimp op. Voor een functionerende economie zijn kenniswerkers en modern geschoolde handwerkers binnen de regio steeds belangrijker.

De mate waarin deze trends kansen worden hangt af van tenminste vijf factoren.

### 1. Aansluiting en worteling

Cruciaal voor het faciliteren van ruimtelijke en programmatische trends is aansluiting en worteling. In hoeverre past de beoogde trend bij de aanwezige karakteristieken? In hoeverre zijn er al gunstige randvoorwaarden aanwezig? Voor de Amsterdam Region geldt dat bundeling van de vele vervoersnetwerken aantrekkelijke voorwaarden schept. De regio beschikt van oudsher over een netwerk van kernen met ieder hun eigen economische specialisatie. Deze diversiteit en traditie van economische specialisatie en onderlinge complementariteit vormen vanzelfsprekende aanknopingspunten voor versterking van de regionale economie.

### 2. Mode of een uniek verschijnsel

In sommige gevallen betekent het verzilveren van trends de introductie van een nieuw type programma en ruimtelijke inrichting. De vraag die daarbij steeds gesteld moet worden is of de beoogde interventie daadwerkelijk in de regio past. En in het verlengde, is er wel voldoende zicht op andere regio's waar misschien tegelijkertijd op deze trend wordt ingezet? De ruimtelijke ordening is modegevoelig. Voorkom dus dat *best practices* van elders al te lichtzinnig worden gekopieerd. Het faciliteren van uniek programma kan een grote bijdrage leveren aan de versterking van de regionale identiteit. Bovendien is de competitie voor uniek programma soms aanzienlijk minder.

### 3. Plek en complementariteit

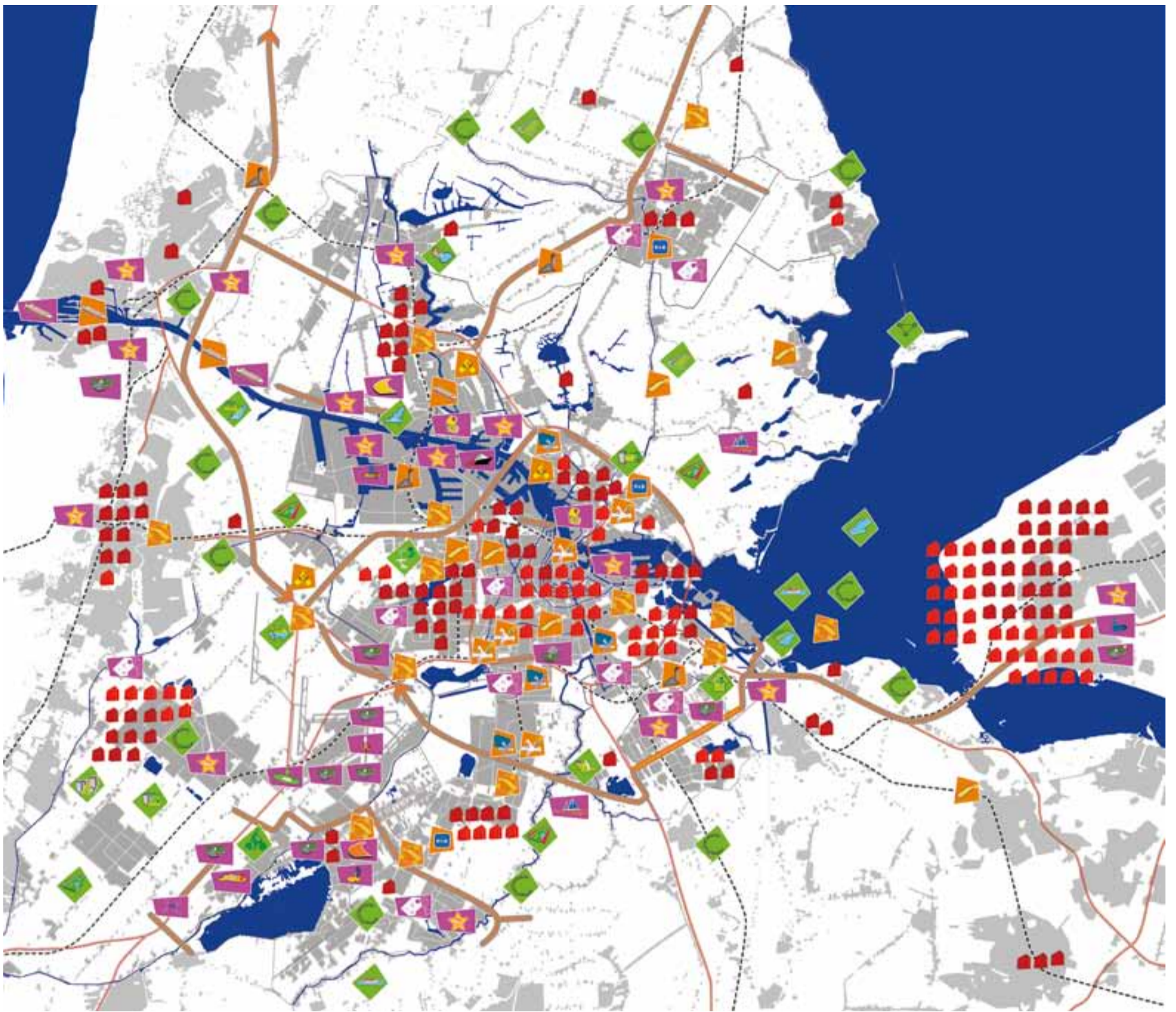
Niet elke kans past op elke plek. Er zijn onderbouwingen noodzakelijk om de juiste plek op de juiste kans af te stemmen. Een ruimtelijk-programmatische analyse maakt het mogelijk om vestigingscondities in beeld te brengen en zo de kansen op verschillende plekken te laten landen. Naarmate de synergievoordelen voor plek, gemeente en regio toenemen, wordt de kans op succes groter. Door in het regionaal ontwerp geen exacte plek te bepalen, kunnen de betreffende gemeenten en marktpartijen op basis van hun eigen parameters of inzichten de exacte vestigingsplek kunnen bepalen.

### 4. Markt en overheid

Bijkomende complexiteit in het verzilveren van kansen is de relatie tussen de markt en de overheid. Bij vrijwel alle trends zijn het uiteindelijk de marktpartijen die het initiatief moeten nemen. De rol van de overheid is veelal beperkt tot het inzichtelijk maken van de kansen en het mogelijk maken van de realisatie. Regionale afstemming vergroot de kans op een gunstig verloop.

### 5. Spreiding en clustervorming

De peilers onder een sterke regionale economie zijn driedelig. Allereerst zijn meerdere peilers nodig zodat de effecten van conjuncturele schommelingen kunnen worden opgevangen. Voorts dienen economische sectoren binnen de regio complementair te zijn. Zet in op specialisering en spreek dat met elkaar af zodat competitie tussen gebieden binnen dezelfde regio wordt voorkomen. Tot slot is het noodzakelijk dat bedrijvigheid uit dezelfde economische specialisaties te clusteren om te kunnen blijven concurreren. Overigens hoeft dit niet per se fysiek te zijn; het kan ook via een netwerk. Daarnaast is clustering door de economische kolommen heen steeds belangrijker voor de concurrentiepositie. Met name de koppeling van een economische activiteit aan het bijbehorende onderzoek en het beroeps- of academisch onderwijs is een belangrijke randvoorwaarde. Door scholing en onderzoek dicht op een economisch cluster te organiseren zijn de aanwezigheid van goed geschoold personeel en de mogelijkheid tot innovatie gegarandeerd. Dit betekent vergroting van productinnovatie en arbeidsproductiviteit.



Geplande projecten in de regio Amsterdam

-  Almere, Amsterdam: 30.000 woningen
-  Haarlem, Haarlemmermeer, Zaanstad: 5.000-10.000 woningen
-  Aalsmeer, Amstelveen, Beemster, Beverwijk, Diemen, Edam-Volendam, Hilversum, Muiden, Purmerend, Uithoorn, Velsen, Weesp: 1.000-3.000 woningen
-  Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemskerk, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Zeevang, Waterland, Wormerland: 100-1.000 woningen
-  Oude tracé N201 benutten
-  Ongestoorde logistieke verbinding bij ACT
-  Havengebied landzijdig beter bereikbaar
-  ACT
-  Ontwikkelen luchthaven Lelystad (na 2020)
-  Nieuwe creatieve locaties ontwikkelen
-  Selectief vestigingsbeleid Schiphol
-  Ruimtereservering groei Schiphol
-  Ontwikkellocaties grootschalige detailhandel

-  Herstructurering 1.700 hectare bedrijventerrein
-  2e Passagiers Terminal (na 2020)
-  Blooming Holland: Toeristische attractie
-  Verbeteren toeristische waterverbindingen
-  Investeren in bereikbaarheid Zuidas
-  Investeren in bereikbaarheid Schiphol
-  Cargostation hogesnelheidstrein
-  Zuidelijke randweg Zaanstad
- Waterlandschap**
-  - Recreatief transferium Poort voor Laag Holland
-  - Gouwe Driehoek
- Zaanse Scheg**
-  - Noordelijke Zaanstreek verbonden met Alkmaarder en Uitgeestermeer
-  - Uitbreiding vaargebied Noordzeekanaal bij Nauerna, Spaarndam, Zaandam en Kostverlorenvaart (deels na 2020)

-  Spaarnwouderscheg: Spaarnwoude verbonden met Noordzeekanaal
-  Amstelscheg: zorglandbouw
- Diemerscheg**
-  - Upgrading Diemerscheg
-  - Natuurboulevard langs het IJmeer
-  Sloterscheg: recreatie
-  Stelling van Amsterdam (deels na 2020)
-  Aaneengesloten vaargebied tussen Katwijk en IJsselmeer met nodige voorzieningen (deels na 2020)
-  Laag Holland: Behoud identiteit droogmakerijen en veenweidegebieden: weidevogelgebieden en natte gebieden
-  Markermeer/IJmeer (deels na 2020)
-  Bufferzone's: Amstelscheg, waterland, Spaarnwoude

- Stadslandschap Haarlemmermeer**
-  - Realisatie ecologische Hoofdstructuur en andere groenblauwe gebieden
-  - Realisatie aantrekkelijk nieuw stadslandschap (na 2020)
-  - Nieuwe stadsbossen, recreatie en natuurgebieden (na 2020)
-  - Uitgebreid netwerk van fietsroutes (na 2020)
-  - Hoogwaardig Metropolaan 'Park 21e eeuw' (na 2020)
-  Investeren in verbetering netwerkstructuur OV
-  Investeren in doorstroming OV
-  Fietsverbindingen
-  Uitbreiding P+R terreinen
-  Goederenvervoer
-  Overkapping A9
-  Wegprojecten
-  Bestaande wegcapaciteit benutten
-  OV projecten
-  Investeren in ruimtelijke verdichting bij OV knooppunten

# Zes strategieën

**De kracht van De Amsterdam Region ligt in het mozaïek van historisch gegroeide kernen. Van oudsher vormen deze kernen samen een fijnmazig netwerk van specifieke identiteiten binnen een karakteristiek landschapsdecor. Dit onderscheidt de Amsterdamse metropool van agglomeraties als Parijs of Londen. De autonome kernen rond Amsterdam vormen samen een netwerk-regio, met Amsterdam als grootste speler maar niet als allesoverheersende stad. De Amsterdamse regio is daarnaast opgenomen in een internationale systeemstructuur waardoor de regio aantrekkelijk is als vestigingsplek van internationale bedrijvigheid.**

De Amsterdam Region heeft zich in 2040 ontwikkeld tot een van de meest competitieve regio's van Europa. In deze metropool is het goed wonen, werken en ondernemen. Er is een robuuste kennisinfrastructuur ontstaan met een ruim aanbod van geschoolde kenniswerkers en een bijpassend woningaanbod. Services en dienstverlening hebben zich tot belangrijke peilers van de economie ontwikkeld. De productie van innovatie en kennisproducten is stevig toegenomen. Maar ook de meer traditionele productie van concrete goederen is sterk gegroeid. Bedrijven en werknemers willen zich graag in de Amsterdam Region vestigen. De metropool daagt uit en biedt inwoners en nieuwkomers de kans om zelf initiatieven te ontplooiën. In de Amsterdam Region is sociale mobiliteit heel gewoon, maar met een cultuur van onderlinge solidariteit. De metropool biedt dus een goede kwaliteit van leven voor zowel de hoogopgeleide nieuwkomers uit binnen- en buitenland als de ingezetenen. De bestaande mozaïekstructuur van de metropool is versterkt en verrijkt met nieuwe kwalitatieve woonmilieus, 21<sup>e</sup>-eeuwse werkplekken, robuuste ecologische structuren en een verfijnd netwerk van vervoersmodaliteiten. Ook biedt ze een rijk palet aan belevenis- en consumptieplekken. In deze metropool wordt je niet geleefd, maar kun je kiezen om de dynamiek in en uit te stappen. Zes strategische interventies hebben de metropool in deze richting helpen ontwikkelen.

## Ruimtelijke economie

De globalisering en liberale doctrine vanuit de Europese Unie hebben een nieuw speelveld voor de regionale economie gecreëerd waarop alleen de meest competitieve bedrijvigheid zich staande kan houden. In de Amsterdam Region is met een offensieve ruimtelijk-economische strategie de juiste competitieve conditie geschapen. Er is niet alleen gekozen voor de service- en kenniseconomie, maar ook voor een goederen producerende bedrijvigheid. Economische specialisering en clustering van bedrijven is gestimuleerd. De gespecialiseerde bedrijvigheid clustert samen met de toeleverende industrie, verder versterkt door de horizontale koppeling met onderzoek en onderwijs. Het onderwijs vertoont een vergaande combinatie van schoolvormen, van vakonderwijs tot universiteit, gekoppeld aan praktijkplaatsen in de bedrijven. Deze strategie van clustering met verticale en horizontale koppeling is op verschillende plekken in de regio toegepast. De betreffende sectoren zijn hierbij niet uit de lucht komen vallen, maar bouwen voort op bestaande karakteristieken en kwaliteiten. Ze passen bij de regio. De ruimtelijke herschikking van de economie is in geleidelijke stappen tot stand gekomen en zoveel mogelijk gekoppeld aan andere grootschalige ontwikkelingen. De schaa sprong van Almere en de uitbouw van de Lelystad Airport hebben bijgedragen aan de ontwikkeling van de oostflank van de regio. De keuze voor een nieuwe buitengaats zeeverdediging is aangegegrepen om bestaande bedrijvigheid nieuwe locaties te bieden. De versterking van oost- en westflank heeft vervolgens ook de ontwikkeling van een nieuwe vervoersmodaliteit mogelijk gemaakt.

## Thuis zijn en thuis voelen

Mensen zijn het belangrijkste kapitaal van de regio. In de Amsterdam Region van 2040 is de variatie in de woonsegmenten



kwalitatief vergroot, waarbij dit niet ten koste is gegaan van landschappelijke of cultuurhistorische kwaliteiten, maar deze juist heeft versterkt. Net als bij de ruimtelijk-economische strategie zijn de nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk gekoppeld aan andere ontwikkelingen. De verplaatsing van de havenactiviteiten naar het westen maakte ruimte vrij die is benut voor wonen. De natuurlijke vernatting van de veengebieden is aangegegrepen om nieuwe woonmilieus te maken die passen binnen de lokale morfologische en cultuurhistorische logica. Thuis voelen wordt echter niet alleen bepaald door een aantrekkelijke woning, maar ook door de mogelijkheid om activiteiten te ontplooiën en door de kwaliteit van een sociaal netwerk. In de nieuwe woonmilieus kunnen lokale starters een huis vinden. Daarnaast zullen identiteit en de aansprekende historie die deze plekken bieden, nieuwkomers aantrekken. De fijn vertakte en snelle vormen van vervoer zorgen ervoor dat alle activiteiten binnen de regio tot het mogelijke dagelijkse gebruik behoren. Sociale netwerken functioneren in de hele regio. Schiphol garandeert directe internationale verbindingen voor hen die van buiten Nederland komen.

## Autarkie en globalisering

De Amsterdam Region is een metropool die actief gebruik maakt van de globalisering en niet bang is om zich actief open te stellen en aansluiting te zoeken. Daarbij worden lokale karakteristieken en bestaande kwaliteiten als startpunt gekozen. Er is niet gestreefd naar het kopiëren van successen of *best practices* van elders. Zo zijn de traditie van de havenconomie, de hoge kwaliteit van het onderwijs en de rijke onderzoekstrategie gebruikt om de economische toekomst vorm te geven. Ook bij de ontwikkeling van de woonmilieus is gekozen voor concepten en strategieën die aansluiten op de bestaande logica en de aantrekkelijkheid van een mozaïekmetropool. De vernatting van de veengebieden is aangegegrepen om experimentele autarkische woonvormen te ontwikkelen met een eigen voedsel- en energieproductie. Het primaire doel van deze gemeenschappen is fundamentele kennisontwikkeling. De ontwikkelingen worden gevoed, aangestuurd en gemonitord vanuit kennisinstellingen en de traditionele energiekennis die al in de regio aanwezig is. Strategieën worden ontwikkeld om bij ingrijpende mondiale crises autarkische modellen te kunnen uitrollen. Deze concepten worden tegelijkertijd tot exportproducten ontwikkeld.

## Bereikbaarheid

Vlot vervoer van personen en goederen is cruciaal voor zowel de aantrekkelijkheid als het functioneren van de regio. De (door)ontwikkeling van bestaande en nieuwe vitale woonmilieus en economische clusters staat of valt met de omvang en kwaliteit van de mobiliteit. In de Amsterdam Region 2040 is gekozen voor een strategie van multimodale samenhang. Er geen keuze gemaakt voor of tegen de auto en evenmin voor of tegen het openbaar vervoer. Er is gekozen voor cruciale interventies

waarvan de nieuwe noordelijke autoverbinding van Flevoland tot de Noordzee de meest ingrijpende is. Deze ontlast de ring (A10) en maakt de noodzakelijke vitalisering van de noordzijde van het kanaal mogelijk. Verkeer met een bestemming voorbij Amsterdam kan de stad zuidelijk laten liggen. Voor de eilandontwikkeling ten noorden van het kanaal is de weg ook cruciaal. Bovendien organiseert de weg een logische samenhang tussen woon- en werk-, en recreatiemilieus van Almere, de Zuiderzeedorpen, de Beemster, de binnenduinrand en de Noordzeedorpen. De weg is zeer zorgvuldig in het dijklandschap ingepast.

De eerder genoemde ontwikkeling van de oost- en westzijde van de regio zorgt voor twee massa's op de flanken die een serieuze openbaarvervoersverbinding over water rendabel maken. Fijnmazige vertakkingen zijn ontstaan tussen de vernatte veengebieden aan de noordkant en het experimentele 'havenwonen' aan de zuidzijde. Ook Haarlem in het zuiden en Alkmaar in het noorden zijn op het netwerk aangetakt. Goederen worden vanaf het havenland vooral met zeeschepen weggevoerd, maar goederen voor Nederland en het Europese continent worden vanzelfsprekend met binnenvaartschepen vervoerd. De nieuwe verbindingen en modaliteiten hebben de bestaande congestie aan de zuidzijde van het kanaal grotendeels weten op te lossen.

## Handarbeid en sociaal

De unieke condities van het havenland maken de voortzetting van productie, waarvoor handarbeid nodig is, mogelijk. Het aanbod van handarbeid is aanzienlijk door de verschillende vormen van werkgelegenheid en de leisure- en beleveniseconomie die binnen de regio bestaan. Handarbeid is cruciaal voor een sociaal goed functionerende regio. Met name vakbekwame handarbeid en handarbeid-met-status, zoals die veel wordt gevonden in de beleveniseconomie en de leisure economie, is belangrijk voor de leefbare metropool in 2040.

## Ecologie en recreatie

Tot slot kenmerkt de Amsterdam Region zich in 2040 door een aanbod van recreatieve plekken en plekken met een hoge ecologische waarde. Hier is het stil en kan de inwoner ronddwalen en onthaasten. Maar er kunnen ook activiteiten worden ondernomen, in attractieparken en shopping centra. Met betrekking tot voorzieningen zijn de centra van grote steden en kleine dorpen vitale trekkers voor recreatie, winkelen, uitgaan en flaneren. Op de flanken van de regio zijn recreatieve en consumptieve trekkers gevestigd. Dit zijn bijvoorbeeld grootschalige natuurparken op de eilanden of een groot pretpark. Groen en blauw vormen de ecologische onderlegger van de regio. Van noord naar zuid: duinen, binnenduinrand, het IJ- en Markermeer, en de scheggen. Van oost naar west: de kanaalzone en twee parallel lopende banden aan de zuid en noordzijde. Samen vormen ze een ecologisch 'meta-grid' dat op verschillende schaalniveaus diverse betekenissen aanneemt.



# Zes deelgebieden



## 1. Zeepoort

Zeepoort is de nieuwe buitengaats zeehaven van de regio. Hier wordt ruimtevragende en overlastgevendende bedrijvigheid gebundeld. De overslag van zeeschepen op binnenvaartschepen vindt hier plaats. Aan de bedrijvigheid zijn onderwijs- en onderzoekscampussen gekoppeld. De Zeepoort is tegelijkertijd onderdeel van de nationale kustverdediging. Op het terrein zijn verschillende specialisaties gevestigd waaronder een energiecluster. Ten zuiden van Zeepoort is rekening gehouden met een eventuele landingsbaan ten behoeve van de bedrijvigheid in Zeepoort.



## 2. Waddenland

De eilanden van Waddenland zijn een geliefde bestemming in de regio. Naast mogelijkheden voor leisureconcepten vormt een deel van de eilanden een nationaal park en daarmee een waardevolle aanvulling op de natuurlijke kwaliteiten van de regio. Op de noordelijke wadden wordt zeer gedoceed (en verspreid) de bouw van zeevilla's toegestaan. Het Waddenland is verbonden met de regio door middel van waterbussen.



## 3. Havens land

In Havens land ontmoeten wonen, werken, water en landschap elkaar in een grootschalige (en spannende) setting. De specialisering en verplaatsing van havenactiviteiten heeft andere vormen van gebruik schoksgewijs toegelaten. De havenactiviteiten maken optimaal gebruik van de verknoping met Schiphol en spoor. Langs het kanaal is een front ontwikkeld dat langs de hele waterweg steeds een andere beleving geeft. Aan het IJ wordt gewoond en gerecreëerd, erachter wordt aan de havenbekkens gewerkt. Binnen de ring van Amsterdam is het karakter van Havens land stedelijk, erbuiten experimenteel-industrieel en nabij de IJmond ontspannen landelijk.



## 4. Zaanse stroken

Ten noorden van Havens land liggen de Zaanse stroken. Hier is op de klimaatverandering geanticipeerd door de verwatering van het gebied. Er is hier een woonmilieu met Loosdrechts kwaliteiten ontstaan. Langs de natuurlijke lijnen is op smalle kavels dwars op het kanaal geïntensiveerd. Ook zijn er betaalbare woningen voor zelfstandige ondernemers en ouderen gebouwd. Voorzieningen zijn geconcentreerd. De nieuwe oost-westverbinding die boven het kanaal is aangelegd heeft de mogelijkheden voor het dagelijks gebruik in de regio aanzienlijk vergroot. Deze verbinding draagt ook bij aan het verminderen van de congestie aan de zuidzijde.



## 5. Waterrijk

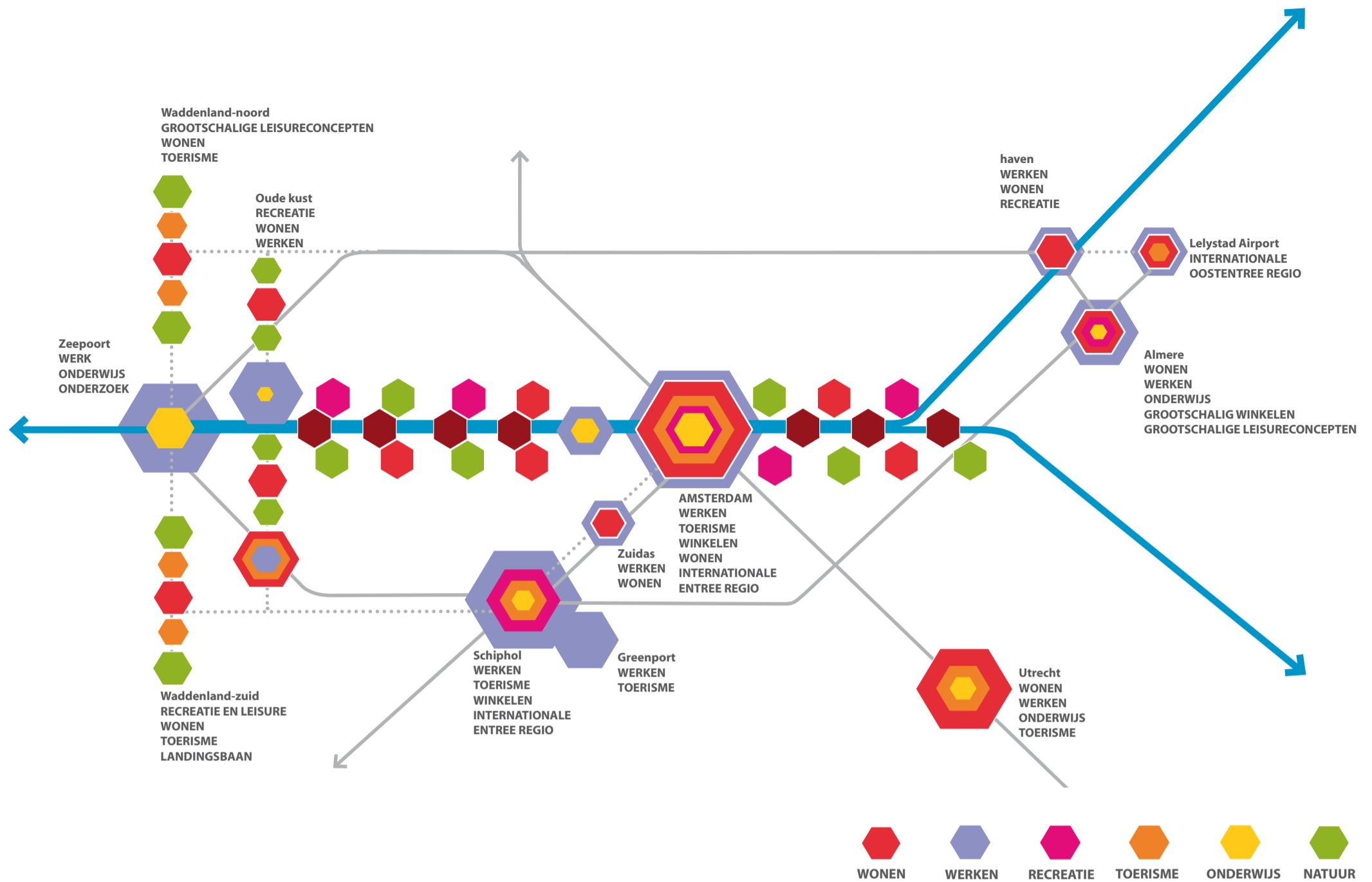
Ook in Waterrijk is gekozen voor het anticiperen op de gevolgen van de klimaatveranderingen. Tussen het woud van kavels en water zijn op strategische plekken nieuwe drijvende woonvormen ontwikkeld. Deze zijn volledig autarkisch. Het experiment is na 400 jaar terug in Waterland. Internationale ondernemingen kiezen voor Amsterdam vanwege de unieke huisvestigingsmogelijkheden in Waterrijk. Openbaar vervoer over water verbindt de gemeenschappen met de rest van de regio. Het is zo mogelijk om de voorzieningen te clusteren en het landschap leeg te houden.



## 6. Lagunedroom

Aan de andere zijde van de regio wordt in de wateren ten noordwesten van Almere een nieuwe reeks eilanden aangelegd. De Oranjesluizen zullen worden verplaatst naar deze eilanden waardoor een directe verbinding tussen de eilanden en IJmuiden ontstaat. Op de eilanden worden wonen, werken en recreatie gescheiden. Het werken bestaat uit een havendeel met assemblage-activiteiten. Deze activiteiten sluiten aan op de ontwikkeling van Almere tot de werkplaats van de Noordvleugel. Op de andere eilanden is plaats voor grootschalige recreatie- en leisureconcepten.

# Stelsel van netwerken



**Het ontwerp zet in op een evenwichtige regio. Met verschillende ingrepen ontstaat een stelsel van drie netwerken: een mozaïeknetwerk, een programmatisch netwerk en een infrastructureel netwerk. Elk netwerk kent zijn eigen knooppunten en heeft zijn eigen functie voor het regionaal ontwerp.**

Het **mozaïeknetwerk** is de historisch gegroeide opbouw van de regio met een lappendeken van verspreide kernen die alle beschikken over eigen identiteiten, economische specialisaties, woonvormen en landschappen. Deze basis wordt verder verrijkt. De nieuwe identiteiten Waterrijk, Lagunedroom, Havens Land, Zaanse Stroken en het Waddenland zijn waardevolle eigentijdse toevoegingen aan het mozaïek.

Het **programmatisch netwerk** benoemt op basis van lokale kwaliteiten kerngebieden waarin specifieke programma's passen. Het aanwijzen vindt plaats op een hoog schaalniveau, de exacte locatie wordt later door een lokale overheid of de markt bepaald. In die keuze wordt het potentieel van de regio zo goed mogelijk benut. Het doel is een regio met een krachtig netwerk van autonome knopen met ieder hun eigen specialisaties. Clustering en concentratie verminderen de versnippering van het landschap. De directe woonomgeving biedt aantrekkelijke landschappelijke kwaliteiten. De vernatting van de veenpolders en de aanleg van het Waddenland vergroten de ecologische diversiteit en voegen nieuwe landschappen aan de regio toe.

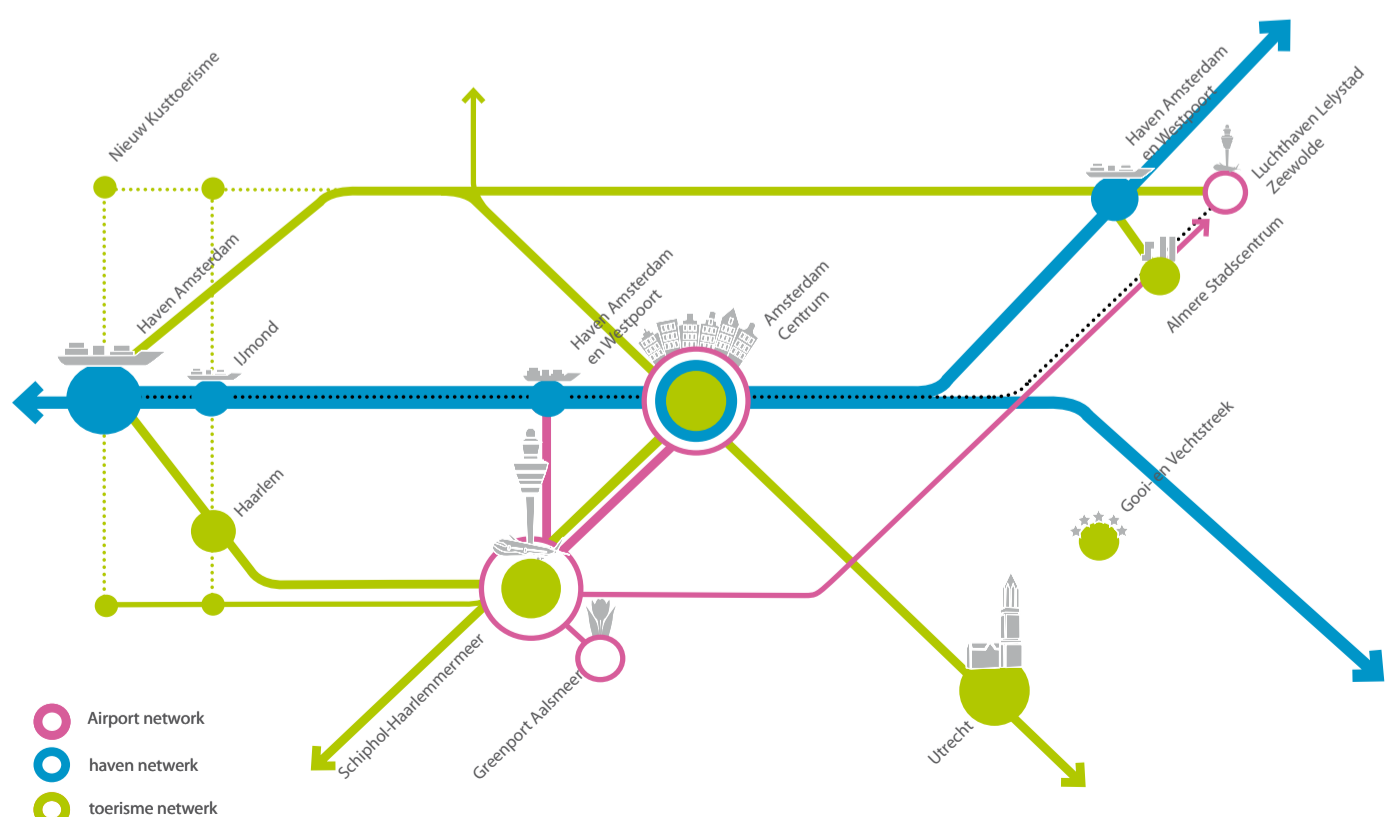
Het **infrastructurele netwerk** in de regio is verbeterd door een nieuw programmatisch evenwicht. Aan de noordzijde van het kanaal is een directe verbinding tussen oost en west toegevoegd. Ten zuiden van het kanaal zijn de bestaande verbindingen versterkt. Het Noordzeekanaal, de havens en de zijarmen bieden ruimte aan een fijnmazig netwerk van vervoer over water. De bovenregionale vervoersstromen worden verspreid over deze drie verbindingen. Dit vermindert de druk op de infrastructuur aan de zuidzijde van het kanaal. Op strategische knooppunten zijn verschillende vervoerssystemen gekoppeld. In Havens Land is het luchttransport via Schiphol gekoppeld aan de haven. Ook Greenport (land- en tuinbouw) is aangesloten op Schiphol. In Zeepoort wordt de internationale scheepvaart gekoppeld aan de binnenvaart, het spoor en de weg. Deze nieuwe verbindingen liggen aan de noordzijde van het kanaal. Zeepoort is zo direct verbonden met Almere en het noordelijke Duitse achterland. Ten zuiden van het kanaal staat Zeepoort via het spoor en de weg in verbinding met Amsterdam, de Gooi- en Vechtstreek en Zuid-Holland. De vernatting

van de veenlanden en de introductie van nieuwe woon- en werkmilieus gekoppeld aan water, hebben tot een fijnmazig openbaar vervoersnetwerk over water geleid. Dit netwerk is ook gekoppeld aan weg en spoor. De hele regio is zo binnen afzienbare tijd te bereiken. De aanleg van Zeepoort en Laguneland versterkt het vervoer over water omdat dit de beste verbinding is voor een groot deel van de dagelijkse reizigers. Toeristen komen graag naar de regio en kunnen via Schiphol, Lelystad Airport of Amsterdam Centraal de regio betreden. De regionale netwerken koppelen hier aan het internationale netwerk.

## Netwerkhaven

De havenactiviteiten worden versterkt door ontvlechting en specialisatie. Er ontstaan drie gespecialiseerde havenclusters die samen de Amsterdamse netwerkhaven vormen. De buitengaats haven koppelt de voordelen van onbewoond gebied aan een snelle bereikbaarheid en overslag voor zeeschepen. Goederen hoeven niet meer het land in om voor een buiten-

gaats vervoltransport te worden overgeslagen. De afwezigheid van bewoning scheidt gunstige voorwaarden voor groot-schalige industriële programma's. Op het achterliggende Waddenland vestigen zich meer kleinschalige en gespecialiseerde bedrijven. Onderwijscampussen bundelen hier praktisch werk aan onderwijs, innovatie en onderzoek. De haven nabij Amsterdam vouwt zich rondom de havenbekkens en maakt gebruik van Schiphol en Amsterdam. Het is een stedelijke haven met een hoofdzakelijke specialisatie in kennisintensieve en bederfelijke goederen. Het gebied is goed bereikbaar vanuit Amsterdam. In Laguneland Almere ligt het derde havencluster. Hier zijn de havenvormen met assemblage-activiteiten geconcentreerd. De werkzaamheden sluiten goed aan op het werknemersaanbod in Almere. De goederen worden na bewerking overgeslagen op binnenvaartschip of trein. Eén van de voordelen van de netwerkhaven is dat het massa op de regionale flanken toevoegt. Dit biedt goede mogelijkheden voor rendabel vervoer over water in de hele regio.



# Fragmentatie tegenaan

## Conclusie

**De condities waarbinnen de hedendaagse planvorming plaatsvindt zijn in het afgelopen decennium ingrijpend veranderd. De recente crises hebben trage structurele ontwikkelingen in een stroomversnelling gebracht. De opgaven zijn verschoven van uitbreiding naar inbreiding en complexer geworden. Er zijn meer en andere typen partijen bij de ontwikkeling van gebieden actief geworden en draagvlak en participatie zijn belangrijker dan ooit. Bovendien moeten plannen veel flexibeler en opener zijn dan voorheen en tegelijkertijd in staat zijn om richting te geven. Kortom hedendaagse planvorming lijkt steeds meer op regionale planvorming.**

De tijd ligt achter ons dat stedenbouw nog 'simpel' was en de planvorming nog maakbaar, controleerbaar en eenduidig van bovenaf aangestuurd door de stedenbouwer. Drie aspecten zijn gefragmenteerd geraakt: de praktijk, de rolverdeling, de vakopvatting en de veranderende rol van de professional.

### De praktijk

Er is lang sprake geweest van één consistente stedenbouwkundige praktijk, waarin de stedenbouwkundige diensten van de overheid de dienst uit maakten. De decentralisering van overheidsverantwoordelijkheden heeft vervolgens het primaat van de ruimtelijke ordening bij de lagere overheden gelegd. Tegelijkertijd heeft de overheid een stap terug gedaan en zijn meerdere partijen en belangen structureel in het planproces betrokken. Het resultaat is een praktijk waarin ruimtelijk beleid, gebiedsontwikkeling en stedenbouw in feite in handen zijn gekomen van samenleving en markt. Daarnaast heeft zich een nieuwe realiteit ontwikkeld waarin hoofdzakelijk projectmatig wordt gewerkt en altijd meerdere partijen betrokken zijn: ontwerp bureaus (in dienst van publiekprivate samenwerkingen of marktpartijen), corporaties of ontwikkelaars en de overheidsdiensten. Het planproces beweegt niet langer lineair maar in onvoorzien richting naar besluitvorming. Dit alles stelt een heel nieuw pakket van eisen aan de stedenbouwer.

### De rolverdeling

Sinds het blauwdrukplan samen met de ideologie van de maakbare samenleving is verworpen, heeft de stedenbouwer zijn prominente positie verloren. Tegelijkertijd heeft de verschuiving van government naar governance geleid tot een opdrachtgever die meer weet van het proces dan van de inhoud. De nieuwe realiteit van het projectmatig werken betekent dat aan een goed plan meer wensen en eisen worden gesteld, dan aan ruimtelijke vormgeving alleen. Dit heeft in de planpraktijk tot een rolverdeling geleid waarin het proces is gaan domineren. De vraag is wie voor de inhoudelijke synergie en het langetermijnbelang zorg draagt. Wij denken dat de inhoudelijke en synergetische kenmerken van het ontwerp cruciaal zijn voor de betekenis, de omgeving en het netwerk van de plek. Welke discipline de leiding heeft doet er niet toe, zolang deze de samenhang en kwaliteit vanuit de inhoud stuurt.

### De vakopvatting

Het spannende van de hedendaagse praktijk is dat de discipline een emancipatieslag lijkt te maken. Er is niet langer sprake van één dominant paradigma, maar van vele opvattingen die door de verschillende praktijken heen snijden. Er wordt breed onderkend dat kennis in verschillende betekenissen cruciaal is: kennis van de plek, kennis van andere disciplines, maar ook ruimtelijke vakkennis. Zolang specifieke oplossingen uitgangspunt zijn van het ontwerp.

### Veranderde rol professional

De hedendaagse stedenbouwer put uit een rijk reservoir van instrumenten en rollen. In samenhang bezien met de diversiteit in opdrachtgeverschap en vragen verklaart dit de hedendaagse praktijk. Iedere opgave verschilt van de voorafgaande en elke

keer moeten er creatieve, context-specifieke en innovatieve oplossingen worden ontwikkeld. De vragen die worden gesteld zijn opener, de opdrachtgevers meerkoppiger en de belangen meer uiteenlopend en beter georganiseerd. Zelfs de kleinste opgaven zijn complex en daardoor strategisch. Het gevolg is een vakontwikkeling waarin met nieuwe constellaties wordt geëxperimenteerd. Tegelijkertijd vindt er nauwelijks uitwisseling van kennis plaats. Dit is misschien wel de belangrijkste paradox van de hedendaagse stedenbouw.

### Methode

In deze *Lay-out* pleiten wij voor de combinatie van ontwerp en (planologisch) onderzoek. Ontwerp kan synergie inzichtelijk maken en ruimtelijk vertalen. Maar er is onderzoek nodig om het onderscheidend vermogen te ontdekken en benoemen. Onderzoek en ontwerp komen traditioneel uit verschillende vakopvattingen. Om onderzoek en ontwerp bij elkaar te brengen is een dubbelrol noodzakelijk in de visievorming. In een lineaire rolverdeling, waarin na afronding van het onderzoek de ontwerper aan de slag gaat, wordt willekeur in de inzet van onderzoeksresultaten in de hand gewerkt. Met een combinatie van onderzoek en ontwerp ontstaat een krachtige mix die noodzakelijk is om binnen de hedendaagse condities een juist plan te maken voor een werkend stadslandschap. Misschien is een van de belangrijkste leeropgaven voor de stedenbouw het accepteren dat er meerdere disciplines nodig zijn om gezamenlijk tot het beste plan te komen. Dat inhoud, door de inbreng van ruimte en onderzoek, richting geeft aan het proces en de uitvoering.

Het is cruciaal om te zien welk effect het werken met het regionaal ontwerp als strategisch perspectief heeft in plaats van het werken met blauwdruk. Het perspectief toont potentie, maar geen prioriteiten. Het perspectief is een advies dat wordt vertaald naar beleid. Hierbij zijn vier typen advies te onderscheiden.

### Kennis tonen

Het regionaal ontwerp levert in de voorgestelde aanpak een momentopname van de interne ontwikkelingen in de regio. Welke hebben prioriteit? Welke werken elkaar tegen? En in hoeverre brengen deze projecten de vastgestelde regionale ambities dichterbij? De inventarisatie van alle lopende en geplande projecten brengt alle partijen op hetzelfde kennisniveau. Lokale besluiten kunnen door alle partijen worden geplaatst in de bredere ontwikkeling. De ontsluiting van de kwaliteiten van de regio maakt het mogelijk om wat uniek is sterker te maken. Zo kunnen de verschillende plekken in de regio elkaar aanvullen. Bijzondere vormen van wonen en werken krijgen een grotere kans om te worden geagendeerd. Zicht op het bredere netwerk maakt het voor lokale spelers ook eenvoudiger om het regionaal belang te zien. Zij zijn voor hun eigen identiteit gebaat bij het onderscheidend zijn ten opzichte van andere plekken in de regio.

### Debat voeren

In het regionaal ontwerp komt een aantal fundamentele keuzes over de ontwikkelingsrichting van de regio naar voren. Over deze thema's moet op regionaal niveau debat worden gevoerd. Op basis van het door ons ontwikkelde perspectief kunnen tenminste de volgende thema's worden benoemd voor de Amsterdam Region:

- Is de verknoping van de noord- en zuidoever cruciaal voor de regionale ontwikkeling?
- Worden de mogelijke vervoerssystemen in de regio voldoende benut?
- Is de keuze voor het landschap ten noorden van het Noordzeekanaal van invloed op het dagelijkse leven aan de zuidkant?
- Welke economische peilers kunnen de west- en noordzijde van de Amsterdam Region versterken?
- Wordt voldoende gebruik gemaakt van de potenties aan de noordzijde van het kanaal?

### De markt prikkelen

Een andere functie van het regionaal ontwerp is het prikkelen van de markt door de programmatische mogelijkheden van een plek te tonen. Het regionaal ontwerp biedt echter – in tegenstelling tot een structuurvisie – veel vrijheid bij de uitwerking van de mogelijkheden. Het is geen bindend document. Het onderhavige ontwerp toont bijvoorbeeld de mogelijkheden van de netwerkhaven. Ook maakt het inzichtelijk hoe de buitengaatse haven ruimte biedt voor clustervorming van industrie met onderwijs en onderzoekfaciliteiten.

### Sleutelprojecten benoemen

Na het bepalen van de prioriteiten kunnen sleutelprojecten worden vastgesteld. Dit zijn projecten die de overheden in ieder geval zelf willen oppakken. De sleutelprojecten hebben een vliegwieleffect en zetten de beoogde ontwikkelingsrichting in. Sleutelprojecten zijn divers van karakter. Het type project kan uiteenlopen van evenementen, infrastructurele of programmatische ingrepen tot concrete bouwplannen. Daarnaast kan worden aangehaakt bij net gestarte of te starten projecten op lokaal niveau.

### Experimenteren met cocreatie

De vier bovengenoemde adviezen zijn een vorm van operationalisering. Daarna is het proces tot realisatie van belang. Een gedragen en gedeeld plan is één, maar de uitvoering is twee. Literatuur over de wijze waarop politieke besluitvorming plaatsvindt en megaprojecten tot stand komen, heeft duidelijk gemaakt dat de planvorming tot realisatie geen lineair proces is. Deze complexiteit is met de veranderde opgaven en plancondities alleen maar verder toegenomen. Plandocumenten moeten omgaan met de tegengestelde eisen van helderheid en precisie in het 'eindbeeld' maar tegelijkertijd flexibel zijn. Plannen ontwikkelen zich steeds meer tot strategische documenten.

Concreet betekent dit dat plannen over meerdere jaren of decennia stapsgewijs worden uitgevoerd. De uitvoering van deelaspecten zullen onder de dan geldende omstandigheden plaatsvinden en dus aanpassingen van het ontwerp vragen. Juist op dat moment wordt het ontwerp op zijn kernkwaliteiten getest. Het is verstandig om samenstelling en inrichting van de begeleidende procesgroep te veranderen. In plaats van de traditionele vorm van supervisor als inhoudelijke waakhond, zouden we naar een praktijk van cocreatie moeten gaan. Met cocreatie erkennen we dat meerdere partijen in steeds wisselende constellaties bij planvorming en uitvoering betrokken zijn. Ook erkennen we dat het plan na vaststelling nog zal worden aangepast terwijl het mogelijk wordt om in de deeltuitwerkingen de gemeenteraad een rol te geven. In recente projecten zoals de ontwikkelingsstrategie Almelo en gebiedsvisies voor Haarlem en Leiden werken wij voor meerdere opdrachtgevers (provincie en gemeente en gemeente en corporatie) en experimenteren wij al gaandeweg met cocreatie. Voor het regionaal ontwerp geldt dat cocreatie een samenwerkingsvorm is die nog verder moet worden uitgewerkt, maar die in de toepassing antwoorden kan genereren voor de vragen die de hedendaagse condities aan ons stellen.

Postbus 29066  
3001 GB Rotterdam

t (010) 436 16 00  
f (010) 436 06 39

www.architectuurfonds.nl

Tekst  
**Frank Suurenbroek**  
**Armando Pais do Amaral**

Redactie  
**Catja Edens**  
**Tim de Boer**

Eindredactie  
**Anneloes van der Leun**

Vormgeving  
**Manifesta, Rotterdam**

Drukwerk  
**GTV Oosterhout**

Niets van deze uitgave mag zonder  
uitdrukkelijke toestemming van de  
makers worden gereproduceerd.

Uitgave van het Stimuleringsfonds  
voor Architectuur, oktober 2010

Het onderzoek is uitgevoerd door:  
**Inbo**  
Geeresteinselaan 57 Woudenberg  
Postbus 57 3930 EB Woudenberg  
+31 (0)33 286 82 11  
info@inbo.com  
www.inbo.com

**Dankwoord Inbo**

Ten behoeve van het onderzoek zijn  
vele deskundigen geraadpleegd. Zij  
hebben ons zowel van nuttige infor-  
matie als zinvolle reflectie voorzien.  
Wij danken hun daarvoor: ir. Pi de  
Bruijn, Prof.dr. Maarten Haijer, drs.  
Sjef Jansen, Prof.dr. Maarten  
Kloosterman, drs. Vincent Kompier,  
Prof.dr. Carl Koopmans, dr. Rob van  
der Laarse, drs. Jaap Modder, Prof.dr.  
Henk Jan Overbeek, Prof. dr. Willem  
Salet en drs. San Verschuuren. Verder  
danken wij tevens de vele andere  
deskundigen die ons meer incidenteel  
van adviezen en reflecties hebben  
voorzien, waaronder drs. Lennart  
Booij, Prof. drs. Gerlach Cerfontaine,  
drs. Hans Gerson, drs. Allard Jolles,  
ir. Ab van Luijn, drs. Bouwe Olij en  
de bestuurders van de regio die wij  
eerdere versies van ons perspectief  
hebben getoond. Brede uitwisseling  
van kennis is essentieel in de com-  
plexe regionale opgave. Een speciaal  
woord van dank gaat ook uit naar ir.  
Menno Moerman. Hij was bij de eerste  
variant als belangrijkste ontwerper  
betrokken.

**Stimulering stedenbouw**

**Het ministerie van OCW  
heeft het Sfa opdracht  
gegeven een stimule-  
ringsprogramma steden-  
bouw uit te voeren.  
Gedurende de jaren  
2010-2012 is hiervoor  
jaarlijks € 1.600.000  
beschikbaar.  
Eerstvolgende sluitings-  
data: 8 november 2010  
en 1 februari 2011.**

De Deelregeling Steden-  
bouw is gericht op het ver-  
sterken van de ruimtelijke  
kwaliteit van het stadsland-  
schap op alle, objectover-  
schrijdende, schaalniveaus  
door de inzet van hoog-  
waardige ontwerpen.

De regeling biedt de moge-  
lijkheid tot het aanvragen  
van subsidies voor projec-  
ten en programma's die  
een actuele stedenbouw-  
kundige opgave agende-  
ren, kennisontwikkeling en  
kennisuitwisseling in de  
Nederlandse stedenbouw  
bevorderen, een uitwis-  
seling tussen onderwijs,  
onderzoek en praktijk be-  
werkstelligen, de publieke  
belangstelling vergroten of  
internationale voorbeeld-  
stellende stedenbouw in-  
zichtelijk maken.  
Naast de subsidieregeling  
organiseert het Sfa een  
programma om de uitkom-  
sten van de regeling te  
agenderen en de discussie  
binnen het vakgebied te  
versterken. Eind dit jaar  
verschijnt de eerste publi-  
catie in een reeks gewijd  
aan stedenbouw. In deze  
publicatie onderzoeken we  
de stand van zaken in de  
stedenbouw aan de hand  
van negentien interviews met  
stedenbouwkundigen en en-  
kele projectdirecteuren.

**Voor informatie over sluitings-  
data, het aanvraagformulier en  
de procedure:  
www.architectuurfonds.nl**

Het fonds subsidieert  
ontwerpend onderzoek  
Enkele voorbeelden zijn:

**Beyond the black box  
and the white cube**

LAGroup onderzocht met  
steun van het Stimulerings-  
fonds voor Architectuur de  
programmatische vernieu-  
wing in cultuurgebouwen.  
Hoe kunnen we onze musea  
en theaters vernieuwen?  
Het onderzoek bestond  
uit een inventarisatie en  
analyse van internationale  
cases. LAGroup signaleert  
dat Nederland relatief veel  
introverte, monofunctionele  
en op elkaar lijkende cul-  
tuurgebouwen kent, in te-  
genstelling tot het

buitenland. Terwijl de kansen  
en mogelijkheden tot innova-  
tie ook in Nederland zijn ge-  
groeid, blijven ze hier nog  
veelal onbenut. De urgentie  
om te vernieuwen neemt toe:  
overheden kijken kritischer  
naar het nut en het effect van  
cultuursubsidies en musea en  
theaters concurreren steeds  
steviger op de vrijetijdsmarkt



om bezoekers te trekken.  
LAGroup heeft het onderzoek  
uitgegeven als publicatie,  
onder redactie van Roel van  
Herpt en Johan Idema. In  
*Beyond the black box and  
the white cube* zijn concrete  
en succesvolle voorbeelden  
van vernieuwing uit binnen-  
en buitenland geïnventari-  
seerd. Deze tonen dat innova-  
tie cultuurgebouwen oplevert  
die laagdrempeliger, educa-  
tiever, aantrekkelijker, veelzij-  
diger en zichtbaarder zijn voor  
het publiek. Zo is bij het nieu-  
we Wyly Theatre in Dallas de  
theaterzaal zelf direct vanaf  
de straat zichtbaar en toegan-  
kelijk. Tate Modern in London  
heeft nog vóór de kassa een  
openbare ontvangstruimte  
om te verblijven en gratis ten-  
toonstellingen te bewonde-  
ren. Met de vele voorbeelden  
laat het onderzoek zien hoe  
musea en theaters transparante  
instellingen kunnen zijn,  
als publieke verblijfsplek  
kunnen fungeren en hun gevel  
als marketinginstrument kun-  
nen inzetten. Ook toont de  
publicatie hoe musea en thea-  
ters de publieke ruimte in een  
stad kunnen verlevendigen,  
hun depots kunnen openstel-  
len en de diversiteit van hun  
gebouw kunnen vergroten

door bijvoorbeeld horeca,  
winkels en filmprogrammering  
toe te voegen.  
Het voorwoord in de publica-  
tie is geschreven door Benno  
Tempel, directeur van het  
Gemeentemuseum Den Haag.  
Architectenbureau ZUS heeft  
een kritisch essay bijgedra-  
gen. Het boek is vanaf maan-  
dag 4 oktober verkrijgbaar  
bij de betere boekhandel en  
via de website van Lagroup.  
[www.lagroup.nl](http://www.lagroup.nl)

**Eiland IJsselmonde -  
Doe iets aan de dijken!**

Lola Landscape architects  
heeft onderzoek gedaan naar  
de betekenis van de dijken  
op eiland IJsselmonde. Het ei-  
land, dat door veel planologen  
al is opgegeven, laat zich zel-  
den van zijn mooie kant zien.  
De infrastructuurbundels van  
de A15, A16, Betuwelijn en  
HSL doorsnijden het land-  
schap, en de achterkanten  
van Rotterdam en de Drecht-  
steden komen hier samen.  
Het stelsel van historische  
dijken op eiland IJsselmonde,  
dat zich sinds de 13e eeuw  
dijk voor dijk heeft ontwikkeld,  
is na de aanleg van een ring-  
dijk op Deltahoogte in onbruik  
geraakt. Binnen deze dijkkring  
heeft stedelijke ontwikkeling  
het dijkstelsel onder het  
zand begraven of doorsneden.  
Open ruimte is schaars en  
slecht bereikbaar. Maar er is  
een parallelle wereld: midden-  
in de grauwe realiteit ligt een  
netwerk van oude dijken,  
bochtige klinkerwegen, histo-  
rische bebouwing en scha-  
penveldjes met ongekende  
potentie. Het heeft een sleu-  
telrol in de verbetering van  
het leefklimaat op het eiland.  
Het herstellen en ontwikkelen  
van deze dijkstructuur  
maakt een doorgaand stelsel  
van recreatieve routes en eco-  
logische verbindingen  
mogelijk dwars door de stad.  
Bovendien is de vraag naar  
landelijk (dijk)wonen in regio  
Rotterdam groot, terwijl het  
woningaanbod op IJsselmon-  
de achterblijft.  
Het onderzoek van Lola richt  
zich op nieuwe vormen voor

oude dijken. Het heeft geleid  
tot een atlas waarin drie  
thema's centraal staan.

*Waterwerken: naar een  
dubbel dijksysteem*  
Verder opschalen en ophogen  
van het huidige dijksysteem  
kan niet verhullen dat het land  
achter de dijken op termijn on-  
bewoonbaar en misschien wel  
onbewoonbaar wordt. Een  
nauwgezette inventarisatie  
van polders, overstromingen,  
peilhoogten en waterwerken  
laat zien dat in plaats van ver-  
der ophogen, er kansen zijn  
voor een dubbel dijksys-  
teem. Voor IJsselmonde levert  
dit een grote waterbuffer op  
en voor de uiterste nood een  
back-up systeem.

*Netwerken: vlechtende dijken  
als missing links*  
Alle dijken van IJsselmonde  
zijn nauwgezet in kaart ge-  
bracht. Veel dijken lopen dood  
op snelwegen en spoorlijnen  
of in het niets. In de huidige,  
omvangrijke groenplannen  
wordt vooral gedacht in projec-  
ten en weinig aan door-  
gaande groenstructuren. Dijk-  
ken scheiden land van water,  
maar verbinden ook. Langs  
groene dijkinten is het voor  
mens en dier prettig voorbe-  
wogen. Een vlechtwerk van  
bestaande en nieuwe dijken  
kan oude relaties helen en  
spannende plekken ontsluiten.

*Bouwwerken: dijkmilieus  
verdiene beter*  
In de suburbane huizenzee  
van Rotterdam, Zwijndrecht en  
Ridderkerk, met een overaan-  
bod van goedkope woningen,  
vormen dijken een uitzondering  
door hun kleinschaligheid. Al  
diverse keren is gepoogd voort  
te borduren op het succes van  
deze gouden randjes, op ver-  
schillende schaalniveaus. De  
dijkmilieus van IJsselmonde  
verdienen meer maatwerk in  
stedenbouw en landschap.  
Als nieuwe dijken ruimte bieden  
aan nieuwe woonmilieus en in-  
frastructuur, kunnen oude dijken  
opgeknapt en ontzien worden.  
[www.eilandijsselmonde.nl](http://www.eilandijsselmonde.nl)  
[www.lolaweb.nl](http://www.lolaweb.nl)



**Geef u nu op voor een gratis  
abonnement op Lay-out, krant  
voor ontwerpend onderzoek.  
Mail uw naam en adresgegevens  
naar [sfa@architectuurfonds.nl](mailto:sfa@architectuurfonds.nl)  
Alle nummers zijn te downloaden  
via [www.architectuurfonds.nl](http://www.architectuurfonds.nl)**