

Een



reis met

Nederland 2030 presenteert een viertal toekomstscenario's. Door de bomen van het parklandschap en de smog van het stedenlandschap komt de toekomst niet duidelijk naar voren. Kijken in de toekomst is een hachelijke, maar spannende zaak. Daarom blijven we het proberen. Zo ook Maurits de Hoog, die als stedenbouwkundige verbonden is aan de Dienst Ruimtelijke Ordening van de Gemeente Amsterdam.

PETER GRAMBERG EN
MARIËLLE DE WINTER*

In juli 1997 presenteerde het ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) vier perspectieven voor de toekomstige leefomgeving in het kader van *Nederland 2030*. Pakkende titels als 'Palet', 'Parklandschap', 'Stromenland' en 'Stedenland' geven de mogelijke richting aan waarin Nederland zich de komende decennia zal bewegen (zie kader). Aan deze vier perspectieven lagen een aantal deelscenario's ten grondslag. Deze scenario's, door verschillende onderzoeksbureaus en diensten opgezet, gingen uit van één aspect, zoals energie, voedselvoorziening of infrastructuur. In de perspectieven zijn deze verschillende aspecten van de deelscenario's min of meer geïntegreerd en op een hoger niveau geplaatst. Het is echter niet de bedoeling om de perspectieven als blauwdruk voor de toekomst te zien. De Hoog: "Vergelijk het maar met een vakantiereis. Leg je alles van tevoren gedetailleerd vast of bepaal je globaal het

doel en zie je onderweg wel wat er van terecht komt? Zo moet je de vier perspectieven vooral zien. Ze zijn bedoeld om belangrijke ruimtelijke opgaven van de komende jaren in te kaderen. Je moet niet de illusie hebben dat de toekomst helemaal vastgelegd kan worden. Dat moet je ook niet willen. In een veelkleurige en veranderende maatschappij zijn er verschillende belangen. Dat leidt tot verschillende perspectieven en tot discussie. Het is van belang om zoveel mogelijk mensen bij deze discussie te betrekken en het debat over de toekomstige inrichting van Nederland te stimuleren." De perspectieven kunnen leiden tot een sterkere samenhang tussen de projecten. Maurits de Hoog meent dat grote projecten als Schiphol, de Betuwelijn of de Hogesnelheidslijn vaak los van elkaar worden gezien, zonder dat men goed nagaat welke consequenties bepaalde beslissingen kunnen hebben voor andere projecten. Hij geeft Schiphol als voorbeeld. "Leg je dat in zee aan, dan heeft dat weinig gevolgen voor de noordelijke provincies. Komt een tweede luchthaven echter in Flevoland, dan zullen de ontwikkelingen in Noord-Nederland heel anders verlopen. Iemand die vanuit een bepaald perspectief redeneert zal eerder in staat zijn de verschillende projecten in hun onderlinge samenhang te zien". Hij vindt het jammer dat er geen duidelijke koppeling gemaakt is tussen de perspectieven en de inrichtingsvraagstukken van de komende vijf jaar. "Je zou er eigenlijk een lijst met de concrete opgaven van de nabije toekomst bij moeten hebben. Sommige projecten blijven nu in het luchtledige hangen. Door ze te belichten vanuit de vier perspectieven worden ze duidelijker. Mensen voelen zich aangesproken door het een of andere perspectief en bekijken vanuit die houding de verschillende ruimtelijke projecten."

STIJGING ZESPIEGEL

Het gaat er dus om perspectieven en concrete projecten aan elkaar te koppelen. De stichting *Het Metropolitane Debat* beoogt dit doel. In deze in 1995 opgerichte stichting zitten onderzoekers en ontwerpers die nadenken en debatteren over de toekomst. Eén van de activiteiten waar Maurits de Hoog zich mee bezig heeft gehouden is het inventariseren en tegen elkaar afzetten van 45 plannen. Zo kon worden gezien welke overeenkomsten en verschillen er zijn tussen deze plannen. "Het ging hierbij om plannen en visies voor Nederland als geheel of grote delen daarvan. Het was uitdrukkelijk niet de bedoeling om zelf een nieuw plan te maken. Het uitgangspunt van het *Metropolitane Debat* is: kan het beter en sneller? We hebben geprobeerd de verschillende perspectieven en inzichten die er zijn in kaart te brengen en te structureren." Het gaat hierbij vooral om regionale en nationale plannen, maar ook een plan van bijvoorbeeld het Wereld Natuur Fonds is behandeld. "Dat is een heel interessant plan; het gaat veel meer uit van langlopende processen. Zo zijn er autonome fysische ontwikkelingen te verwachten in het landschap. Mogelijke klimaatveranderingen zullen gevolgen hebben voor de zeespiegel en daarmee de rivierwaterafvoer. Een belangrijke vraag is hoe je daar mee omgaat en hoe je je daar op voorbereidt." De Hoog geeft aan dat hierbij twee benaderingen te onderscheiden zijn: een natuurtechnische en een civieltechnische. Bij de natuurtechnische benadering maak je gebruik van natuurlijke processen om zoute kwel tegen te gaan of om nieuwe duingebieden te laten ontstaan. De civieltechnische benadering ligt meer in de Nederlandse traditie van het reguleren van de natuurkrachten. Hierbij kan bijvoorbeeld de stijgende zeespiegel worden gebruikt door de kustlijn naar voren te verschuiven en een soort brakke lagune te creëren. "De stijging van de zeespiegel heeft ook gevolgen voor de laag gelegen polders. Tot de jaren vijftig is hier expres niet gebouwd, omdat het veel risico's inhield. Maar na die tijd is het zelfs beleid geworden; hele steden zijn er verrezen. Nu moeten we iets bedenken

onbekende bestemming?

om de waterkwaliteit te garanderen door bijvoorbeeld met waterbekkens en tussenboezems te gaan werken."

PLATTELANDSSTADJES

Een tweede thema dat het Metropolitane Debat behandelt is de keuze tussen de 'complex-benadering' en de 'corridor-benadering'. Concreet betekent dit dat het accent wordt gelegd op de knopen in het netwerk ofwel op de lijnen. Maurits de Hoog zegt hierover: "In de complex-benadering wordt zwaarder ingezet op kennis en op milieus waar vernieuwing plaats vindt: wetenschap en cultuur. Daarbij gaat het overigens allang niet meer alleen om de binnensteden. Aalsmeer blijkt niet alleen een innovatief gebied voor de bloementeel, maar ook voor de mediasector. Binnen stedelijke regio's zijn er vele centra, die op nieuwe manieren met elkaar in verband gebracht kunnen worden."

De corridor-benadering kan als tegenhanger van de complex-benadering gezien worden. Het perspectief 'Stromenland' gaat uit van deze benadering. Hier passen concepten als mainports en Nederland Distributieland bij. De afweging tussen de twee benaderingen hangt ook samen met hoe je tegen concentratie danwel spreiding aankijkt. De complex-benadering kiest bewust voor een geconcentreerde versie van verstedelijking en niet voor een "veld van plattelandsstadjes".

CONTEXT

Het spijt De Hoog dat de vier perspectieven vooral vanuit nationaal niveau opereren, terwijl het Europese niveau onderbelicht blijft. Dat is jammer, want juist door de vorming van de Europese Unie zijn de nodige ontwikkelingen te verwachten. Bovendien komen veel onderwerpen in een andere dimensie te staan. "De betekenis van het Groene Hart als open ruimte neemt in de Europese context een minder prominente plaats in dan in de nationale en regionale context van Nederland. De Ardennen, het Waddengebied en het Rivierengebied zijn regio's in de Benelux die in Europees verband

eerder in aanmerking komen als te beschermen open ruimten." Ook -opnieuw- Schiphol krijgt een heel andere betekenis in Europees perspectief. "Bekijk je de mogelijke doorgroei van Schiphol tot mainport vanuit een nationaal perspectief dan zijn Londen Heathrow en Frankfurt de grote concurrenten. Maar kijk je vanuit het stedelijk systeem van de kustvlakte dan is Schiphol ook de luchthaven van het

De vier perspectieven toegelicht

'Palet' gaat over burgers en bedrijven die zelf heel sterk de inrichting van hun leefomgeving kunnen bepalen. Verstedelijking en infrastructuur spreidt zich over Nederland uit. Er is geen sprake meer van een nationaal plan, de inrichting van de ruimte is het resultaat van een onderhandelingsproces tussen burgers, bedrijven, organisaties en overheden. In 'Parklandschap' lopen platteland en stad in elkaar over. Het rijk stelt slechts globale doelen; provincies en gemeenten werken de plannen uit. Stad en natuur zijn geïntegreerd.

In 'Stromenland' wordt de ruimtelijke ordening bepaald door de verkeersstromen: rivieren, wegen en spoorlijnen zijn de belangrijkste dragers van de verstedelijking. 'Stedenland' tenslotte stelt de scheiding tussen stad en platteland centraal. Het platteland krijgt een nog landelijker aanzien. In de steden wordt zeer efficiënt met de beperkte ruimte omgegaan.

Ruhrgebied en Vlaanderen. Dat werpt een ander licht op het gebruik van het nieuwe net van snelle treinen. De hogesnelheidslijnen met Parijs en Frankfurt worden ook -of misschien wel juist- verbindingen met Brussel en Keulen. Andersom geldt natuurlijk dat ook gekozen kan worden voor een gespreide opvang van de groei in het luchtverkeer. Dat heeft ongetwij-

feld gevolgen voor de benodigde uitbreiding van Schiphol." De participanten in het Metropolitane Debat hebben dat geïllustreerd door het middelpunt van het stedelijk systeem in Noord-Brabant te leggen in plaats van in de Randstad. Son en Breugel versus Zwammerdam. Rondom deze plaatsen hebben ze een cirkel van honderd kilometer getrokken. De cirkel rond Zwammerdam is globaal gesproken de Randstad. Dit is het gebied waar de meeste plannen voor ontwikkeld worden en waar in de planvorming ook meestal vanuit wordt gegaan. "Verleg je het middelpunt naar Noord-Brabant, dan zie je ineens dat ook het Ruhrgebied, Antwerpen/Brussel en de omgeving van Maastricht ook nauw met elkaar verweven zijn. Dat wordt in de huidige discussie vaak vergeten. Er wordt meestal vanuit de Randstad geredeneerd, terwijl juist de omliggende regio's zo belangrijk zijn. Voor Rotterdam is bijvoorbeeld wat er in het Ruhrgebied gebeurt interessanter dan wat er in Den Haag gebeurt. We moeten Europees gaan denken. In de meeste onderzochte plannen wordt weinig over de Europese integratie gezegd, terwijl het aannemelijk is dat dit een steeds belangrijker aspect zal worden: in 2002 hebben we een Euro."

Ondanks alle goede bedoelingen blijft het natuurlijk moeilijk om in de toekomst te kijken. Veel plannen gaan uit van een stabiele situatie. Dat is onvermijdelijk, maar niet reëel. Vooral demografische en economische ontwikkelingen zijn niet goed te voorzien "Stel je voor dat opeens miljoenen Oost-Europeanen naar West-Europa migreren. In het kader van de Europese Unie is dit niet eens zo heel onwaarschijnlijk. Of dat olie en gas op raken, zonder dat er goede en goedkope substituten zijn. Daar kun je in ruimtelijke toekomstverkenningen moeilijk op anticiperen, want dan wordt het helemaal ongrijpbaar en moeilijk voorspelbaar. Maar toch moet je in je achterhoofd wel met dit soort dingen rekening houden. De planbureaus zouden ook dit soort scenario's moeten verkennen."

*Redactie AGORA