

Stedebouw & Ruimtelijke Ordening

Thema:

Event cities

Supplement:

Landstad Deventer

PRAKTIJKREEKS RUIMTELIJKE ORDENING

De cd-rom Praktijkreeks Ruimtelijke Ordening bevat korte samenvattingen van uitspraken op het gebied van ruimtelijke ordening. Deze samenvattingen zijn kort en duidelijk beschreven en zijn dus ook heel goed te gebruiken als u geen juridische achtergrond heeft. Meer dan de helft van de uitspraken behandelt artikel 49-procedure. Aanvullend op de cd-rom ontvangt u per jaar twee praktijkgerichte boekjes, die voor verschillende thema's een actueel onderwerp behandelen. Dit jaar verschijnen Risico-analyse Planschade 2000 en De Gewijzigde Wet Ruimtelijke Ordening.

De abonnementsprijs voor de Juridisc bedraagt f 115,- per update (excl. btw en verzendkosten) en verschijnt vier maal per jaar. De themaboekjes verschijnen twee maal per jaar en kosten f 42,50 (excl. btw en verzendkosten) per boekje.

Vraag nu de gratis proef cd-rom aan!
Telefoon: 0172-466 833



 **Samsom**

De uitgever voor de overheid

NIROV
www.nirov.nl

postbus 30833
2500 GV Den Haag
telefoon 070 302 84 84

Congres op woensdag 1 november 2000

Digitale Ruimtelijke Plannen

Alle kaarten op uitwisseling van digitale ruimtelijke informatie

Het gebruik van digitale ruimtelijke plannen kan leiden tot een goede toegankelijkheid en een eenvoudige en efficiënte uitwisseling van plangegevens. Wat zijn voor uw organisatie de juiste stappen op weg naar de invoering van digitale ruimtelijke plannen?

- Een informatief congres
- met ervaringen van provincies en gemeenten
 - met uitleg over het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening
 - met informatiemarkt waar bedrijven tools en voorbeelden demonstreren
 - met presentatie van de digitale Nieuwe Kaart van de Zuidvleugel 2010-2030

Een initiatief van:

NIROV - VROM/RPD - VNG - bnSP - NVTL - RAVI -

De Nieuwe Kaart van Nederland

Locatie: Haagse Hogeschool, Den Haag. Prijs: f150,-

Informatie: NIROV, Irene Martina, martina@nirov.nl 070-3028430

zie ook <http://www.nirov.nl/agenda>

www.nirov.nl

Stedebouw & Ruimtelijke Ordening

Thema: Event cities

- 4 **Redactioneel. Welcome to Masterdam**
Een evenement lijkt een vluchtige gebeurtenis, een rimpeling in de tijd. Maar de steden weten wel beter. Over wat ruimtelijke ordening met voetbal te maken heeft.
Z. Hemel
- 10 **Hoe acht speelsteden doel missen**
Voor het voetbalevenement Euro 2000 is ruimschoots in stadions geïnvesteerd. Maar wat heeft het toernooi de steden verder opgeleverd?
M. van Twillert
- 16 **Mind-building als ruimtelijke strategie**
Londen creëerde zijn eigen Millennium event en gebruikt dit om langs de oevers van de Thames stedelijke transformatieprocessen in gang te zetten.
S. Slabbers
- 23 **The eternal event city**
Rome kent een lange traditie van Jubeljaren die van oudsher werden gekenmerkt door de combinatie van spiritualiteit en business.
A. Vos
- 32 **Breeze of air**
Rotterdam Culturele Hoofdstad 2001 krijgt onder andere invulling door de manifestatie Breeze of AIR, waarin de culturele dimensie van openbare ruimten in Rotterdam zal worden onderzocht.
A. M. Devolder en C. van der Zijl
- 36 **De economische balans voor Hannover**
Welke investeringen worden er door de werelddtentoonstelling EXPO 2000 veroorzaakt en wat zijn daarvan de effecten voor de regio Hannover?
J. Revilla Diez en J. Kramer

Artikelen

- 44 **Den Haag: de grote onbekende in de Deltametropool**
Wat zijn de specifieke kwaliteiten en kenmerken van het enigszins on-Nederlandse Den Haag in de Deltametropool?
C. Vaillant

- 50 **Een complete stad in de Deltametropool**
Uitgesproken wensen die van Den Haag een complete stad met een helder profiel maken.
P. Noordanus
- 52 **De opkomst van het monomilieu**
Uit een functioneel-morfologische analyse van de verstedelijking blijkt dat het monomilieu het snelst groeiende milieu van Nederland is.
B. van Bleek, K. Maat en J. J. Harts
- 58 **Light rail KAN nog beter**
In het regionaal structuurplan voor het Knooppunt Arnhem-Nijmegen krijgt light rail een belangrijke rol toebedeeld. Maar ligt deze infrastructuur in de plannen op de goede plek?
J. Lisser, B. Behr en F. Sleurink

Supplement

Landstad Deventer

Publicaties

- 62 Recensies
Gemeentelijke vastgoedinformatie-voorziening en regelgeving (Y. Pluijmers)
Amsterdams Arcadia (G.W. de Vries)
De aanpak van interactief beleid (M. de Lange)

Mededelingen

- 67 NIROV
70 IFHP

Het Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting

is de grootste vereniging van professionals, bestuurders, marktpartijen en andere betrokkenen bij de ruimtelijke ordening en volkshuisvesting en telt momenteel ruim 4000 leden. Het is een toonaangevend instituut in het vakdebat en het verhogen van professionele standaarden. Op het Haagse bureau werken 35 mensen. Het NIROV-programma is breed en omvat ondermeer: tijdschriften, publicaties, congressen, cursussen, expertmeetings, studiereizen en een kennis- en informatiecentrum. Het programma wordt verzorgd door een viertal clusters: Bouwen en Wonen, Planologie en Ruimtelijke Ordening, Stedebouw en Landschap en Media en ICT. Voor de cluster Bouwen en Wonen zijn wij op zoek naar twee nieuwe collega's:

PROGRAMMAMANAGER BOUWEN EN WONEN

(32 à 36 uur)

Een enthousiaste teamleider met ruime ervaring op het vakgebied Bouwen en Wonen die inhoudelijke en financiële eindverantwoordelijkheid draagt voor het programma Bouwen en Wonen. Het team bestaat uit 5 personen.

Werkzaamheden

- lid managementteam NIROV
- ontwikkeling en planning van programma en bijbehorende financiering
- aansturen van medewerkers
- overleg met NIROV werkverbanden
- projectleiding diverse programmaonderdelen.

Profiel

Je hebt een brede kennis van het beleidsterrein bouwen en wonen en ervaring met het aansturen van medewerkers op een open, communicatieve wijze. Je beschikt over een groot verantwoordelijkheidsgevoel en een relevant netwerk binnen de sector. Je bent gemotiveerd om leiding te geven aan een enthousiast team binnen een maatschappelijk betrokken organisatie die grote waarde hecht aan het bevorderen van de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting van Nederland en daar ook een wezenlijke rol in wil spelen.

Het beschikken over zeer goede contactuele eigenschappen en uitstekende mondelinge en schriftelijke uitdrukkingsvaardigheden spreekt vanzelf.

PROJECTMEDEWERKER BOUWEN EN WONEN

(32 uur)

Een enthousiaste, jonge medewerker met kennis van en interesse voor het vakgebied bouwen en wonen. Je hebt de inhoudelijke kennis en het organisatorisch talent om zelfstandig projecten als studiedagen maar vooral cursussen op het beleidsterrein bouwen en wonen vorm te geven en te ontwikkelen. Je functioneert binnen een team van 5 mensen, onder eindverantwoordelijkheid van de programmamanager. Tevens ben je inzetbaar voor werkzaamheden bij de andere clusters binnen het NIROV.

Werkzaamheden

- coördineren en programmeren van cursussen op het gebied van Volkshuisvestingsbeleid, Stedelijke Vernieuwing en Ruimtelijke Ordening
- contact met voorbereidingscommissies en docenten
- samenstellen van cursusmateriaal
- formuleren van cursusopdrachten
- mee-ontwikkelen van nieuwe cursussen.

Je wordt bij aanvang van het dienstverband begeleid door ervaren collega's, maar zult al snel zelfstandig moeten functioneren.

Profiel

Je beschikt over een HBO/academische opleiding volkshuisvesting, sociale geografie, planologie of een aanverwant vakgebied en hebt bij voorkeur 2 jaar werkervaring. Communicatieve vaardigheden en eigen initiatief zijn essentieel voor deze functie. Je bent gemotiveerd om je binnen een organisatie met veel jonge, enthousiaste medewerkers verder te ontwikkelen.

Aanstelling

De programmamanager wordt voor onbepaalde tijd aangesteld, voor de projectmedewerker geldt een aanstelling van twee jaar met uitzicht op een vast dienstverband. Voor beide functies geldt dat het salaris in onderling overleg wordt vastgesteld, afhankelijk van leeftijd en ervaring.

Reacties

Herken je jezelf in één van deze omschrijvingen, schrijf dan binnen drie weken na verschijning van dit blad naar het NIROV, postbus 30833, 2500 GV te Den Haag. Richt je brief aan onze directeur Jaap Modder. Voor meer informatie over de functie en het NIROV kan je contact opnemen met Yvon de Ruijter (projectleider Bouwen en Wonen, 070 302 84 24) en Robert Sabée (adjunct-directeur, 070 302 84 22) of onze website bezoeken:



Verantwoordelijkheid
nemen voor onze
leefomgeving

De inrichting van ons land is in beweging. Toenemende mobiliteit en nieuwe eisen aan de leefomgeving maken nieuwe oplossingen noodzakelijk. ARCADIS speelt al meer dan 100 jaar een belangrijke rol bij de ruimtelijke inrichting van Nederland en vele andere landen. Wij doen dat vanuit de visie dat elk project deel is van een groter geheel.

Met projecten in meer dan 100 landen en ca. 7000 medewerkers behoort ARCADIS tot de grootste adviserende en uitvoerende ingenieursbureaus ter wereld. Onze brede expertise en internationale ervaring koppelen wij aan een diepgaande kennis van de lokale situatie. Dat stelt ons in staat om integrale oplossingen te bieden voor complexe projecten op het gebied van milieu, ruimtelijke inrichting, infrastructuur en bouw. Het verbeteren van de leefomgeving staat daarbij altijd voorop. Dat is onze investering in de toekomst.

Zie onze adresgegevens achterin het blad of bezoek ons op www.arcadis.nl

 **ARCADIS**
PART OF A BIGGER PICTURE

Stapvoets of altijd een stapje voor?

Met vakinformatie van Sdu Uitgevers kiest u voor het laatste



Vraag nu de brochure Vakinformatie 2000
Ruimtelijke ordening & Bouw aan.

Bel: (070) 378 98 80 of mail: verkoop@sdu.nl.

Kijk ook op www.sdu.nl.

Sdu Uitgevers



bron van informatie voor beslissers

HOLND FSTVL



3 t/m 25 juni www.hollandfestival.nl

Thema

Welcome to Masterdam

Stad, netwerk en evenement

Eerst nu, nadat de oranjekoorts reeds lang is uitgewoed, besteedt Stedebouw & Ruimtelijke Ordening aandacht aan Euro 2000. Wat dat betreft deden de architecten het beter. Tijdens het toernooi organiseerden zij in het Nederlands Architectuur Instituut in Rotterdam een tentoonstelling over de architectuur van voetbalstadions. In de pers kreeg deze tentoonstelling lovende kritieken en het publiek stroomde toe. De vakgemeenschap van planologen zweeg echter in alle toonaarden. Heeft de ruimtelijke ordening zo weinig met voetbal te maken? Niets is minder waar.

Een voetbaltoernooi als Euro 2000 is een groot evenement. Evenementen zijn merkwaardige fenomenen. Door hun vluchtige karakter lijken ze eerder tijdsverschijnselen dan ruimtelijke verschijnselen. Toch zou het onjuist zijn hun betekenis voor de ruimtelijke ordening te gering schatten. Toen in 1949 de historicus Fernand Braudel zijn *magnum opus* publiceerde over de mediterrane politiek van Filips II, bleek hij diens bewind te hebben voorgesteld als een rimpeling in de tijd. Dat kwam doordat hij de afzonderlijke gebeurtenissen - door hem aangeduid als 'evenementen' - afzette tegen de enorme traagheid van de processen in het fysieke milieu. De geschiedenis in *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'Époque de Philippe II* viel bij Braudel in drieën uiteen: eerst was er de geschiedenis van de quasi-onveranderlijke tijd, van de *longue durée*, die het mediterrane landschap met zich meebracht. Dan was er de geschiedenis van de voorbijgaande economische en politieke organisaties. Tenslotte was er de individuele tijd - de *courte durée* - van de vluchtige evenementen.

Dit onderscheid tussen structuur, conjunctuur en evenement lijkt ver af te staan van het planologische *métier*. Dat gaat er immers van uit dat het de ruimte tot onderwerp heeft, en niet de tijd. Toch staan ruimte en tijd dicht bij elkaar dan vakgenoten willen toegeven. De ruimtelijke ordening levert namelijk de structuur waarbinnen conjunctuur en evenement zich afspelen.

Het mooie van de historicus Braudel is dat hij met zijn denkwijze de barrières tussen ruimtelijke orde en geschiedschrijving heeft geslecht door de trage veranderingssnelheid van de fysieke omgeving in zijn historische werk te betrekken. Zijn boek werd het vlaggenschip van de *Annales*-school. In die historische school werd aan de rol van de machtige fysieke omgeving zelfs een structurerende rol toegedicht, overigens zonder te vervallen in fysisch determinisme. De nietigheid van de mens en zijn dagelijks beslommeringen - de evenementen - vielen nu op door de grote lijnen van het fysieke decor te schilderen waarin deze plaatsvonden. Dat was bepaald rebels in een tijd dat politieke geschiedschrijving nog de canon was.

Zoals historici zich sindsdien rekenschap geven van de traagheid van de fysieke veranderingen, zo zouden planologen zich wel eens meer rekenschap kunnen geven van de

hoge veranderingssnelheid van de sociaal-economische organisatie en met name van het vluchtige evenement. Al was het maar om te bezien in hoeverre zij gevolgen hebben voor de fysieke ordening. In de geschiedenis met de tijds-spanne van de *longue durée* is het evenement misschien niet meer dan een kleine rimpeling in de grote vijver van de tijd. Maar in een mensenleven - dus ook dat van planologen - en in het leven van een stad kunnen zulke historische 'details' veelbetekenend zijn.

In het verband van het thema van dit nummer - stad en evenement - is dat geen zijdelingse opmerking: al verstond Braudel onder evenement iets anders, de hier behandelde evenementen staan in dezelfde spanningsvolle verhouding tot de structuur van de stad. Heel pregnant blijkt dat uit de peiling door Anna Vos van de betekenis van de opeenvolgende Jubeljaren voor de Romeinse stadsontwikkeling in dit nummer.

Profilerende steden

Men zegt wel dat een Europees voetbalkampioenschap een vluchtige gebeurtenis is. Na drie weken is alles weer opgeruimd en vergeten, op een kleine diplomatieke affaire na. Iedereen gaat weer over tot de orde van de dag. Dit mag zo zijn maar zo'n voetbaltoernooi is wel een gebeurtenis die voor de ruimtelijke inrichting van de organiserende steden verstrekkende gevolgen kan hebben. Het artikel van Marieke van Twillert in dit nummer tracht daarover duidelijkheid te verschaffen. Hetzelfde geldt trouwens voor om het even welk grootschalige evenement. Dat lijkt planologen wel eens te ontgaan, gefixeerd als ze zijn op de vaste fysieke gegevens van stad en land. Maar steden weten beter.

Tijdens het laatste EK probeerden de acht steden in België en Nederland zich gunstig te profileren. Even trokken zij de aandacht van de media en de bezoekers uit heel Europa stroomden toe. In het geval van Euro 2000 presenteerden de acht steden zich zowel individueel als collectief - als stad en als vereniging van steden - aan de buitenwereld. Spotjes voorafgaande aan elke wedstrijd toonden de mooie plekjes van elke organiserende stad als betrof het de bestemming voor een korte stedentrip. Beter nog dan deze obligate filmpjes werd het oplichten van de verzamelde steden verbeeld door de televisiereclame van een bekend biermerk: ergens op het noordelijk halfrond, vlak onder een dikke

Zef Hemel
Redacteur S&RO

ID&T PRESENTS

sensation

THE WORLD'S LEADING DANCE EVENT

01.07.2000
AMSTERDAM ARENA

Doors open: 22.00 - 07.00 hrs. Price: Nfl. 95,- per persoon toe. **Prisale starts the 1st of May.** Tickets at 850 ticketbox-offices, all Free Record Shops, the well known presale addresses or order them by phone: 0900-9393 (95 cent).

SLAM! | | www.sensation.nl

ID&T is een nationaal multimediale evenement onder auspiciën van de Afdeling Jeugd (arts) van de Haagse Gemeente. Het evenement ID&T is de grootste pop- en muziek-evenementen in Nederland. Het evenement ID&T is een nationaal multimediale evenement onder auspiciën van de Afdeling Jeugd (arts) van de Haagse Gemeente. Het evenement ID&T is de grootste pop- en muziek-evenementen in Nederland.

NEU! **Architektur & Wohnen** **New York** DER METROPOL-GUIDE

NEU! **Architektur & Wohnen** **BERLIN** DER METROPOL-GUIDE

NEU! **Architektur & Wohnen** **PARIS** DER METROPOL-GUIDE

NEU! **Architektur & Wohnen** **SYDNEY** DER METROPOL-GUIDE

OUT NOW!

SEE THE WORLD IN A NEW WAY.

Architektur & Wohnen is Germany's premium interior design magazine. Now Architektur & Wohnen has developed a new kind of magazine: Architektur & Wohnen SPECIAL. Each Architektur & Wohnen SPECIAL is a focus on a specific destination, offering shopping tips, the architectural highlights, hotels and restaurants, lifestyle and the best of interior design.

Order it through your local bookshop or call: ++49 / 40-27 17-24 35 - fax: ++49 / 40-27 17-22 13

Interested in advertising? Please contact: Jahreszeiten Verlag - Roberto Sprengel - Postmoorweg 5 - D-22301 Hamburg - phone: ++49 / 40-27 17-24 81 - fax: ++49 / 40-27 17-22 13

Architektur & Wohnen
SPECIAL

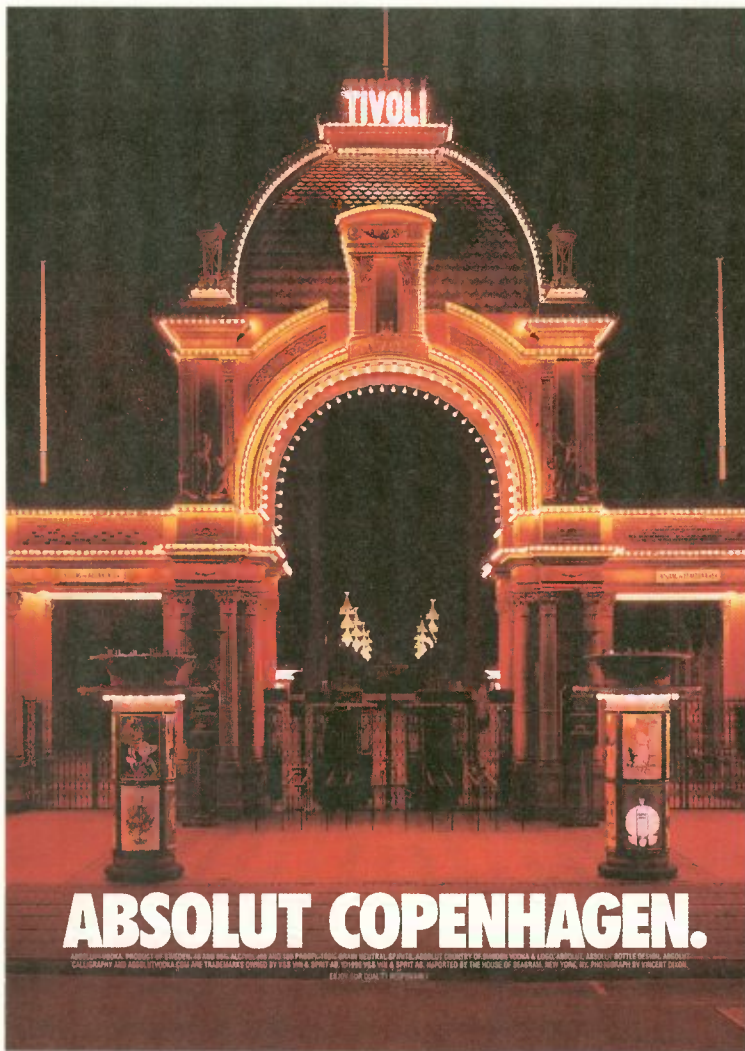
ijskap die aan de koele schuimkraag van rijkelijk vloeiend bier deed denken, steeg gejoel op. In het eeuwig wentelen van de aarde en het donkere rommelen van de kosmos manifesteerde zich, heel even, het unieke evenement als een felle lichtflits, gepaard gaande met veel drank en kabaal. Steden doen er alles aan om een grootschalig evenement in de wacht te slepen. De bidboeken voor de Olympische Spelen en voor het Wereldkampioenschap voetbal spannen in dat opzicht de kroon. Zij getuigen van een tomeloze ambitie, die vaak neerslaat in miljoenen kostende campagnes. Alleen al de strijd om de nominatie is goed voor een jarenlange voorbereiding, grootschalige investeringen in *advertising* en andere vormen van profileringsdrang. Het afgelopen Europees Kampioenschap voetbal was bijvoorbeeld amper afgelopen of een aantal leden van de Tweede Kamer achtten hun steden alweer een uitgelezen kandidaat voor de volgende mega-manifestaties: WK en Olympische Spelen.

De strijd om de kandidatuur van een stad gaat vrijwel altijd gepaard met planvorming: ideeën voor nieuwe stadions, nieuwe infrastructuur, nieuwe woonwijken, soms zelfs nieuwe bruggen en nieuwe vliegvelden. Het evenement genereert bijna automatisch ruimtelijke plannen. Deze koppeling is soms zelfs zo direct, dat het lijkt alsof het evenement doelbewust wordt ingezet als instrument van ruimtelijke planning: krijgt de stad zijn voorzieningen niet via de normale weg, dan dwingt hij via een mega-evenement als-

nog de gewenste grootschalige ruimtelijke investeringen af. Opmerkelijk is het daarom dat in het geval van Euro 2000 voor de steden geen andere plannen dan veiligheidsplannen zijn gemaakt. Zie de inventarisatie van Marieke van Twillert.

Steden als achterland

Het is te eenvoudig om te stellen dat steden evenementen naar zich toetrekken alleen om de uitvoering van publieke werken zeker te stellen. Al was het maar omdat, zoals in het artikel over Euro 2000 blijkt, steden een evenement soms helemaal niet aangrijpen om publieke werken uit te voeren of omdat, zoals Paolo Berdini het verwoordt, men vindt dat evenementen de routine van stadsontwikkeling alleen maar doorkruisen. Er is dus wel iets meer aan de hand. Een meer bevredigende verklaringsgrond lijkt te schuilen in de veranderende economie van steden. Die verklaring luidt als volgt. Door het verlies van de koloniën, de krimpende invloed van de natie-staat en de transformatie van een industriële naar een postindustriële economie worden steden gedwongen zich te heroriënteren. Hun achterland is allang niet meer het omringende platteland. Dat was halverwege de negentiende eeuw vervangen door de wingewesten, wereldwijd, van ruwe grondstoffen. Met het verlies van de koloniën na de Tweede Wereldoorlog viel ook dit moderne achterland goeddeels weg. De economie van steden is sindsdien ingrijpend veranderd. Deze is niet meer zozeer afhankelijk van agrarische of industriële grondstoffen, maar van de uitwisseling



van mensen, kapitaal, kennis en informatie. Sir Peter Hall spreekt in dat verband zelfs van *creative cities*, want de economische ontwikkeling van steden en naties hangt volgens hem niet meer af van goederenfabricage noch van informatieverwerking, maar van de productie en consumptie van cultuur.¹ Dat verklaart waarom kunst, mode, cultuur, muziek, sport en amusement zich ontwikkelen tot de trekpaarden van de nieuwe economie. Steden zijn daar altijd goed in geweest en zien voor zichzelf nieuwe kansen.

Maar de eigen kracht van steden is doorgaans ontoereikend om in de nieuwe mondiale economie te overleven. De kansen van de steden om als interactiemilieu economische successen te boeken, hangen in de eerste plaats af van het inwonertal. Hoe meer inwoners, hoe groter de kansen. Daarin treedt voortdurend schaalvergroting op. Is dat inwonertal minder dan vijf miljoen, dan kan een stad het tegenwoordig wel vergeten. Steden hebben daardoor in toenemende mate andere steden nodig. Ziedaar ook de verklaring voor het initiatief van de Deltametropool. Alleen door bundeling van krachten kunnen steden als Amsterdam, Den Haag en Rotterdam stijgen in de rangorde van *the global urban hierarchy*. Maar dat was al bekend. In de Vierde nota over de ruimtelijke ordening (1988) werd daartoe de Randstad opgevoerd als planningsconcept. Met dat concept moesten de Nederlandse steden de toenemende concurrentie

aangaan op Europese en wereldschaal. Hoe de Randstad zich verhiel tot de afzonderlijke steden bleef echter onduidelijk. Deltametropool wil die duidelijkheid wél verschaffen, maar de vraag is of deze dat ook doet. In de twee artikelen over Den Haag verderop in dit nummer positioneert Den Haag zich als onderdeel van de Deltametropool. Het is aan de lezer om te beslissen of deze stad dat ook doet: kiest Den Haag werkelijk voor de Deltametropool of is hier sprake van een meesurfen op een volgende conceptuele golf? Naar het oordeel van de redactie zouden de steden duidelijk moeten kiezen: gaan Rotterdam, Amsterdam en Den Haag afzonderlijk verder of steken ze de koppen bij elkaar? In het eerste geval zien zij zichzelf als onderdeel van het stedelijk netwerk en strijden zij voor hun eigen hachje, in het tweede geval vormen zij één stad.

Welke keuze de steden zelf ook maken, waar dit betoog in ieder geval in uitmondt is de constatering dat het nieuwe achterland van de steden de steden zelf zijn.

Structurele ingrepen

Steden weten dit. Ze richten zich steeds meer op elkaar en weven zich in netwerken. Coalities van steden zoals Deltametropool blijken vooral gericht op verhoging van de netwerkstatus van elk van de betrokken steden door gezamenlijk lobbywerk te verrichten voor nieuwe infrastructuur. Maar vanuit die stedelijke netwerken trachten zij zich afzonderlijk te profileren. Immers, alleen door hun uniciteit

binnen het netwerk kunnen de steden investeerders trekken. Dat verschijnsel is niet nieuw. In het verleden hebben steden dat telkens gedaan. Het industriële tijdperk was in die zin een merkwaardig intermezzo.

Dat profileren van steden binnen netwerken speelt zich af op verschillende schaalniveaus. Ook de manier waarop de profilering gebeurt, kan wisselen. Profilering kan worden bevorderd door structurele ingrepen in het stadslichaam, zoals gebeurde in Bilbao met de vestiging van het Guggenheimmuseum, of door een bijzondere vormgeving van de openbare ruimte, zoals in Barcelona. Soms is het ook het aanwezige culturele erfgoed dat wordt uitgevent, zoals in Venetië, of is het de *genius loci* - de bijzondere ligging in zijn omgeving - die de aandacht vestigt op de individuele stad. Die laatste strategie is veel beproefd door noodlijdende havensteden als Vancouver, Londen, Rotterdam en Hamburg. De potentie van waterfronten werd daar reeds vroeg ontdekt.

De ambitie kan een betere positie in het nationale netwerk van steden zijn, maar het kan ook gaan om positieverbetering in het Europese of in het mondiale netwerk. Zeker als ze verbetering in het mondiale netwerk beogen, vergen strategieën als deze grote investeringen en werpen pas op middellange termijn hun vruchten af.

Hausse aan festivals

Voor een verbetering van de positie van steden kan het organiseren van een evenement sneller renderen. Soms is een combinatie van beide - structurele en tijdelijke ingrepen - nog beter. Want het voor korte duur oplichten van steden in het netwerk via evenementen kan effecten teweegbrengen die vergelijkbaar zijn met structurele ingrepen of deze zelfs overstijgen. Vaker echter is dat effect beperkt. Dan kunnen evenementen hoogstens aanvullend werken.

Hoe dan ook, de effecten van evenementen zijn niet alleen afgeleide van de aanzwellende bezoekersstromen doordat de steden tijdelijk de bestemming worden van talrijke steden-trips. Belangrijker nog dan die stromen is het beeld dat door toedoen van het evenement van de betreffende stad bij de media zich vormt. Heel even wordt de stad voorwerp van journalistieke belangstelling. Dan komt het erop aan hoe deze de stad gaat beschrijven: kennen de burgers de stad voortaan als een cultuurstad, een sportieve stad, een veilige stad, een muzikale stad, een 'nichtenstad' of, zoals Rotterdam beoogt, als een 'plezierstad'?

Maar er is meer. Vaak wordt het evenement aangegrepen om nieuwe infrastructurele werken uit te voeren. Dat hoeft overigens niet *per se* een nieuw vliegveld te zijn, of een nieuwe brug, of een hogesnelheidstreinverbinding. Het kan ook, zoals in Sydney tijdens de Olympische Spelen, neerkomen op de uitvoering van een nieuw fietspadenplan of, zoals in Hannover, de uitbreiding van het *Messegelände* en de realisering van een ontbrekende *S-bahn*-verbinding. Het evenement biedt aan steden de kans zich in het netwerk gunstiger te positioneren. In alle gevallen snijdt het mes aan twee kanten.

Optimistische prognoses

Ook dat weten steden. Het aantal evenementen neemt hierdoor toe. De laatste jaren is zelfs sprake van een ware *hausse* aan festivals, toernooien en spelen. Hoe groter het festival, hoe geslaagder de stedelijke profilering.

Tot de belangrijkste internationale evenementen behoren de Olympische Spelen, gevolgd door WK, EK, Wereldexpo, *Sail*, Culturele Hoofdstad van Europa, Jubeljaar, filmfestivals, *Gay Parades* (Rome, Amsterdam), *Love Parade* (Berlijn, Den Haag), *Baireuther Festspiele*, Mahler Festival (Amsterdam), Van Gogh expositie (Amsterdam), Biënnale (Venetië), *Dokumenta* (Kassel).

Maar er zijn ook talrijke nationale evenementen, zoals in Nederland het *North Sea Jazz Festival* (Den Haag), Festival Oude Muziek (Utrecht), Holland Festival (Amsterdam), Uitmarkt (Amsterdam), Grachtenfestival (Amsterdam), *Sensation Dance Event* (Amsterdam), Oerol Festival (Terschelling), De Parade (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht), *Simmer 2000* (Friese steden), Braziliaans carnaval (Rotterdam) en Kwakoe Festival (Amsterdam).

Buiten Nederland, in Europa, is het niet anders. Het kaartje in de Volkskrant van 16 juni toont een overzicht van festivals deze zomer. De dichtheid is overweldigend. Zo'n kaartje roept de vraag op welke stad zich in die veelheid nog weet te onderscheiden. Met de toename van het aantal evenementen moeten steden zich steeds grotere inspanningen getroosten.

Enkele steden lukte dit wonderwel, al blijven dikwijls de werkelijke bezoekersaantallen bij de optimistische prognoses achter. Dat laatste lijkt overigens van gering belang, want wat uiteindelijk telt, is de aandacht en de uitvoering van publieke werken. Altijd weten de rekenmeesters van de steden er wel een gunstige uitleg aan te geven. Het evenement zelf mag dan met verlies hebben gedraaid, de stedelijke economie blijkt telkens weer fors te zijn gegroeid.

Millennium events

Met name rond de millenniumwisseling zagen veel steden kans om grote en kostbare evenementen uit de grond te stampen. De evenementen die in dit nummer van Stedebouw & Ruimtelijke Ordening *de revue* passeren behoren, op één na, alle tot deze dure reeks. (Voor Rome heeft Anna Vos die kosten zelfs nauwkeurig uitgerekend; bij elkaar opgeteld gaat het om een enorm bedrag). De steden die het betreft liggen bovendien alle binnen Europa: het zijn de acht steden die Euro 2000 organiseerden, Londen, Rome, Hannover en Rotterdam. Twaalf Europese steden dus die elk proberen optimaal van de kortstondige belangstelling te profiteren.

Euro 2000 is in die reeks een bijzondere, omdat het niet één stad, maar een reeks van acht steden in twee landen betreft. De aandacht van Marieke van Twillert gaat in haar evaluatie vooral uit naar de aspecten van veiligheid, transport en openbare ruimte. En wat blijkt? Dit op twee na grootste evenement in de wereld heeft de acht steden niet veel opgeleverd. Angst voor ongeregelde zaken lijkt de organiserende steden te hebben belet het evenement aan te grijpen voor een ronde nieuwe publieke werken.

Hoe acht speelsteden doel missen

Euro 2000

Vier Belgische en vier Nederlandse steden vormden in de maand juni het toneel van Euro 2000. Voor beide landen was dit de grootste manifestatie sinds respectievelijk Expo '58 en Olympische Spelen (1928). Na de Olympische Spelen en de WK zijn de Europese Kampioenschappen voetbal het grootste sportieve evenement ter wereld. Honderdduizenden supporters uit zestien landen kwamen op de eenendertig wedstrijden af. Hebben de acht steden hier wel voldoende van geprofiteerd?

Marieke van Twillert
Journalist

'Je moet schieten, anders kun je niet scoren', aldus voetbal-legende Johan Cruyff. Die even logische als briljante uitspraak, die refereert aan het voetbal en de spelers, kan men ook op een evenement als Euro 2000 en de organiserende steden van toepassing verklaren. Zeker, er is ruimschoots geïnvesteerd in de stadions om het toernooi tot een succes te maken. Maar wat heeft het evenement de steden verder opgeleverd?

Stadions

Geen van de voetbalsteden is zo veel besproken als Charleroi in Wallonië. Niet alleen vanwege de gevreesde risico-wedstrijd Engeland-Duitsland die zaterdag 17 juni plaatsvond, maar ook het stadion zelf en zijn steile tribunes (37,6 graden) was onderwerp van uitgebreide discussies. Le Mambourg, uit 1904, is gesitueerd midden in een arbeiderswijk in de staalstad Charleroi. Begin 1998 werd gestart met het slopen van Le Mambourg wat nu, na een investering van een half miljard Belgische franc, officieel Stade du Pays de Charleroi heet. Het heeft 30.000 zitplaatsen - het minimum om voor de UEFA in aanmerking te komen voor als gaststad. Maar dat nieuwe stadion - 30 meter de lucht in - is een tijdelijke attractie: na het EK wordt de derde verdieping van de piramidale tribune weer afgebroken en rest de thuisbasis van Sporting Charleroi 22.000 zitplaatsen. Dat is waarschijnlijk nog altijd erg ruim voor de club die vorig jaar bij hoge uitzondering meer dan 5.000 toeschouwers per wedstrijd trok.

Op zich is een tribune die 37,6 graden helt niet eens extreem steil. Het stadion van Standaard Luik (ook Euro 2000) heeft een helling van 43 graden. Verschil is dat de achterzijde van de tribunes van het Stade de Charleroi te smal zijn om gewonden te transporteren. Brandweer en politie zijn van tevoren in Chamonix op oefenstage geweest om de kunst van het *abseilen* onder de knie te krijgen voor mogelijke evacuaties in het stalen stadion.

In het Heizelstadion van Brussel speelde zich 29 mei 1985 het beruchte Heizeldrama af, waarbij supporters van het Liverpool en Juventus met elkaar slaags raakten. Ruim 400 gewonden en 39 doden, voornamelijk Italianen, waren het gevolg. In de afgelopen vijf jaar is het stadion in twee fases steen voor steen afgebroken en vervangen door het huidige

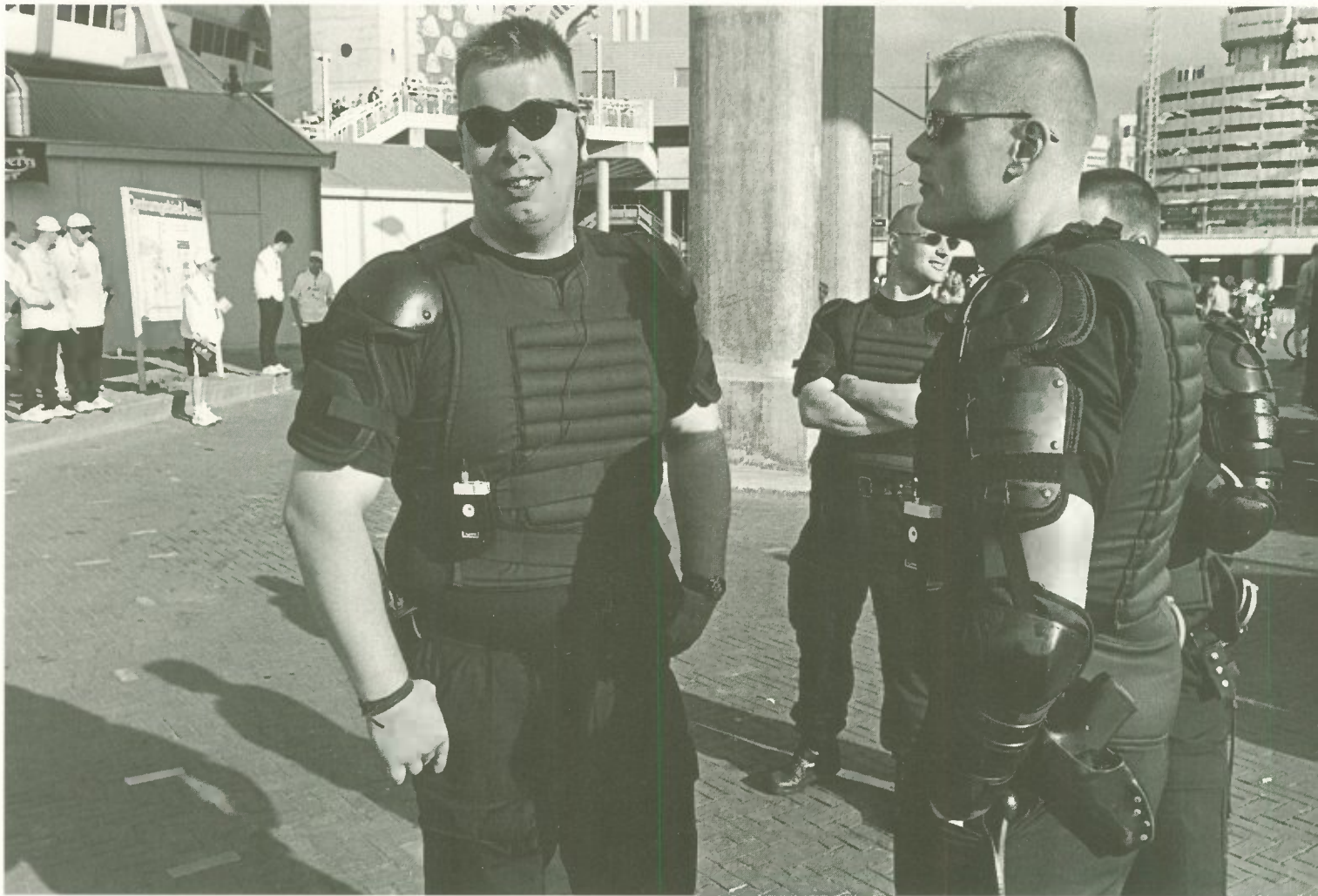
en meer veilige Koning Boudewijnstadion. Alleen tribune 3 bleef staan. Het stadion biedt ruimte aan 40.000 toeschouwers, maar om een halve finale en openingswedstrijd te mogen organiseren, moest het 50.000 plaatsen hebben. Onlangs werden 10.000 extra plaatsen gecreëerd, onder meer door de tribunes te verhogen.

Het Brugse Olympiastadion (1975) werd ter gelegenheid van Euro 2000 omgedoopt tot het Jan Breydelstadion. De thuishaven van Club Brugge en Cercle Brugge biedt plaats aan 30.000 toeschouwers, dankzij recente uitbreiding en aanpassingen. De Belgische overheid stak 250 miljoen Belgische frank in het stadion, het stadsbestuur leverde 80 miljoen frank en daarnaast droeg de Nationale Loterij 75 miljoen frank bij, zodat het stadion op tijd speelklaar was voor vier wedstrijden. Resultaat: een nieuwe zuid- en noordtribune, een nieuw dak op de hoofdtribune van de westtribune. In de oosttribune nieuwe politiecellen en een commandopost voor de orde- en veiligheidsdiensten. Ook het stadion van Luik, Stade Sclessin, is bijna geheel gerenoveerd voor aanvang van de drie EK-wedstrijden. Waalse overheden hebben financieel bijgedragen aan de modernisering.

Wat België aangaat is het opmerkelijk dat het grote Antwerpen ontbrak als gaststad. Aanvankelijk was de stad wel degelijk kandidaat. Maar ruzie tussen stad en voetbalclub over het verouderde stadion - van 1920 en nieuwbouw dan wel drastisch renovatie was noodzakelijk - heeft de kandidatuur onmogelijk gemaakt.

Investerings in Nederlandse stadions

In vergelijking met de Belgische, hebben de Nederlandse voetbalstadions minder investeringen hoeven verrichten. De Amsterdam ArenA, vier jaar oud, is een van de grootste multifunctionele stadions in Europa. Meest opvallend zijn het immense schuifdak, een weg die onder het stadion doorloopt en de veelbesproken en vaak vervangen grasmat. Tijdens Euro 2000 is het dak eenmaal gesloten geweest, op verzoek van het thuish spelende team van Nederland. Het Gelredome, thuishonk van de Arnhemse club Vitesse, is twee jaar oud. Het heeft geleerd van de 'ziektes' die de Amsterdamse ArenA teisteren. Het dak kan eveneens open en dicht, maar waar de ArenA toe is aan de zoveelste



grasmat, heeft het Gelredome onder meer een *moving pitch*. Om het gras goed te laten groeien, kan het veld in de buitenlucht worden gezet. 'Dat hebben we alleen nu niet kunnen laten zien', zegt projectwethouder Jaap van Hensbergen spijtig.

In Eindhoven is het Philips Stadion kort voor het EK voorzien van het allernieuwste op het gebied van stadioninrichting. Philips wilde het stadion gebruiken als *showcase*. 'De renovatie was al gaande', volgens PSV-woordvoerder Pedro Salazar, 'maar toen duidelijk werd dat hier drie wedstrijden zouden plaatsvinden, hebben we het doorgezet.' Om onder meer de 'perfecte tv-uitzending' te realiseren, zijn de audio- en lichtinstallaties vernieuwd. 'Onze installatie is vergelijkbaar met het Barcelona-stadion Camp Nou', zegt Salazar. Daarnaast springt de verbouwing van twee stadionhoeken in het oog. 'De hoeken zijn afgesloten met lamellen, die tijdens de wedstrijden gesloten, maar erna geopend zijn. Deze techniek is onderzocht door TNO en zorgt ervoor dat er voldoende luchtcirculatie plaatsvindt.' Eveneens opvallend zijn vier gigantische beeldschermen in de hoeken en de liefst 76 kleurencamera's ten behoeve van de politie.

Met de Kuip heeft Rotterdam een groot stadion, waar een 50.000-koppig publiek in past. Volgens de Amsterdamse gemeentelijk woordvoerder Jan Pieter Smit heeft Rotterdam de organisatie 'financieel meer geboden', waardoor de finale uiteindelijk naar de havenstad is gegaan. Maar zijn

Rotterdamse collega Catrien Ketting moet daar hartelijk om lachen: 'Wij hebben gewoon een goed stadion. Met echt gras.' Ze wijst erop dat het 'redelijk uniek' is dat de finale in een andere stad dan de hoofdstad wordt gehouden. 'Alleen in München '74 en '88 was het ook anders.' Naast uitbreiding van de persbunten zijn voor het EK de *dug-outs* verplaatst naar de andere zijde van het veld. De normale *dug-outs* waren te klein naar de smaak van de organisatie (veertien in plaats van twintig plekken). Omdat marketingorganisatie ISL toch al bezwaar maakte tegen zich warmlopende spelers die het zicht op de reclameborden en het uitzicht van de hoofdcamera zouden belemmeren, is besloten tot de verplaatsing.

Wat de stadions betreft zou de conclusie kunnen luiden dat er ruim in deze accommodatie is geïnvesteerd. Men heeft de gelegenheid van Euro 2000 aangegrepen om de stadions bij de tijd te brengen. De betrokken steden beschikken nu over een voetbalaccommodatie die aan de normen van de UEFA voldoet.

Veiligheid

Maar is er buiten de stadions ook geïnvesteerd? In de openbare ruimte bijvoorbeeld? Dat gebeurde zeker, maar de steden hebben zich daarbij eenzijdig gericht op vandalisme, rellen en onveiligheid, nauwelijks op verhoging van de kwaliteit.

Voorafgaand aan het voetbalevenement bestond veel angst

ME-ers tijdens het EK.
(Foto: Roel Visser, HP/De Tijd, Amsterdam)

voor voetbalvandalisme in alle mogelijke vormen. In Nederland, met name in 'Den Haag', bestond heel even de vraag of het droogleggen van de speelsteden niet een bruikbaar middel was om het geweld te beteugelen. Maar dat 'ranja-scenario' heeft het niet gehaald. CDA-leider Jaap de Hoop Scheffer vroeg begin dit jaar nog om de inzet van het leger. In België geldt sinds vorig jaar een aparte voetbalwet binnen stadions.

Hoe dan ook is een scala van maatregelen genomen om de veiligheid van supporters en inwoners van de speelsteden gedurende het evenement te waarborgen. Rondom de stadions was een zogenoemde perimeter aangelegd om de supportersgroepen gescheiden te houden. Alleen rond de ArenA lag geen perimeter. 'Dat was niet nodig', volgens Cor Brandsma, gemeentelijk projectmanager van het Arena-gebied. Elders vormden containers en hekken de perimeter. Zo was de omgeving van het Brugse Jan Breydelstadion opgedeeld in twee zones: de controleperimeter en de ontradingperimeter, respectievelijk verkeersvrij en verkeersarm. Alleen geaccrediteerde mensen kregen toegang tot die laatste zone. Vanaf vijf uur voor en tot circa twee uur na de wedstrijd was de perimeter van kracht.

In de stadions zelf waren bij elke wedstrijd *spotters* aanwezig. De *spotters* - gespecialiseerde politieagenten - waren afkomstig uit het land dat speelde en 'kenners' van de *hooligans* ter plaatse, zegt Peter van Zunderd, directeur-generaal EK 2000 namens het ministerie van Binnenlandse Zaken. Volgens het verdrag van Bergen op Zoom mocht de Belgische en Nederlandse politie gedurende het EK op wederzijds grondgebied opereren. Daarvan is een paar keer gebruik gemaakt. Marc Geerits, coördinator van het GICC, de gezamenlijke politiediensten: 'Verschillende supporters-treinen zijn begeleid door ME, van België naar Nederland, maar ook vanuit België tot aan Calais in Frankrijk.' Dit vond plaats na Duitsland-Engeland.

Op belangrijke punten in alle steden stonden fan- of supportersambassades geposteed, informatiepunten die geopend waren op wedstrijddagen, maar ook de dag ervoor en erna. Ook de fanambassades waren die betreffende dag bezet door landgenoten van de spelende teams.

In Arnhem stond bijvoorbeeld een commandopersentrum: een combinatie van VVV, politie en fanambassades. Verder liepen *flying squads*, teams van zes politieagenten te voet door Arnhem, waar ook camera's de orde moesten bewaken. Groepen van vier agenten - kenners van de stad - wandelden constant rond om supporters de weg te wijzen. En in Rotterdam had sponsor Fuji de politie een *blimp* (een soort zeppelin) ter beschikking gesteld. Daaraan hing een camera waarmee supportersstromen goed konden worden gevolgd. Het levert haarscherpe beelden op, de politie denkt erover in de toekomst vaker gebruik te maken van dit instrument. In navolging van België gold in Nederland ook de administratieve aanhouding. Belangrijkste kenmerk van deze maatregel is dat groepen, verdacht van hooliganisme, twaalf uur 'opgehouden' kunnen worden. Daartoe waren in verschillende steden - ook niet-speelsteden - voorzieningen gecreëerd. In de Amsterdamse haven was een voormalige

cacaoloods ingericht, met schrijfruimte voor advocaten en al. Rotterdam had een oud bijgebouw van de Nederlandsche Bank gereserveerd, terwijl elders in het land ook sporthallen en kazernes fungeerden als mogelijke opvangplek.

Uiteindelijk is van al deze ruimtes geen één gebruikt. Ook de vierhonderd cellen in de Bijlmerbajes, gereserveerd voor individuele arrestanten bleven ongebruikt, op één na. En van die ene gearresteerde was het de vraag of hij iets te maken had met voetbalgeweld. Luchthaven Schiphol had op eigen initiatief een aparte afhandelingshal ingericht op Schiphol-Oost, maar ook die bleek niet nodig.

België had het wat zwaarder op hooligangebied, dat mede te wijten was aan de 'zwaardere' loting. Rond de eerdergenoemde Engeland-Duitsland in Charleroi en de wedstrijd Italië-België zijn in totaal 1.200 mensen vastgehouden in het kader van de bestuurlijk aanhouding, meldt Marc Geerits van het GICC. Ook de zuiderburen hadden vooraf verzamelcentra ingericht. In de vier speelsteden, maar ook in plaatsen waar de Engelse supporters langstrokken: Kortrijk, Gent, Antwerpen.

Omwille van de veiligheid waren grote tv-schermen en terrassen op de meeste plaatsen verboden en werd op veel plekken 'evenementenbier' geschonken, bier met een verminderd alcoholpercentage.

Of het vandalisme is uitgebleven dankzij of ondanks het pakket aan maatregelen, zal wel de vraag blijven. Maar misschien is het uitschakelen van Engeland en Duitsland na de eerste ronde wel de grootste veiligheidsmaatregel geweest. 'Het is ons erg meegevallen', zegt Geerits. Daarmee is de oogst van Euro 2000 op dit gebied ronduit teleurstellend: een afhandelingshal op Schiphol-oost. De rest - dranghekken, containers, cacaoloods, sporthallen, kazernes, lichtalcoholisch bier, een zeppelin - was tijdelijk en is na het evenement opgeruimd, verdwenen.

Verkeer en vervoer

Hoe zit het dan met het verkeer en vervoer? Hebben de steden door het evenement nieuwe infrastructuur gekregen? Met klem werd tijdens het toernooi het gebruik van openbaar vervoer aangeraden. Supporters konden van het stadion gratis reizen met de trein op vertoon van hun toegangsbewijs. Op de stations stonden pendel- of shuttlebussen klaar om de groepen te vervoeren. Uiteraard kwamen toeschouwers ook met eigen auto. Degenen die het vliegtuig namen, waren vooral afkomstig uit de Zuid-Europese landen. De meeste Engelsen reisden per trein en het gros van de Duitsers kwam met de auto.

In België werden kleurcodes gehanteerd. De kleur van het toegangsticket bepaalde de te volgen route en vervolgens de bewaakte parkeerplaats om de auto achter te laten. Lijnbussen met dezelfde kleur leidden de supporters naar het stadion. Coördinator Geerits van het GICC is content: 'De verkeersplannen hebben duidelijk goed gewerkt. Er was geen chaos op de wegen. De publieksvoorlichting heeft een grote rol gespeeld, maar ook het aanbieden van gratis openbaar vervoer.'

In Nederland waren in de omgeving van de stadions

verschillende transferia aangelegd, al lagen die bij de ene stad wat verder weg dan de andere. Zo had Eindhoven twee transferia ingericht bij de locatie Meerhoven, een aanstaande VINEX-locatie, en in Eindhoven-Zuid. Daarvan is uiteindelijk slechtst één gebruikt. 'Er zijn minder mensen met de auto gekomen dan verwacht', meldt Arno Gijsbers van de Eindhovense dienst stedelijke ontwikkeling en beheer. 'Dat betekent dat veel mensen met de trein zijn geweest en dus ook dat weinig mensen zonder kaartje op de wedstrijden af zijn gekomen.'

Met name rond de stadions die in een woonwijk staan - Charleroi, Rotterdam, Eindhoven - gold op wedstrijddagen een streng parkeerregime. Eindhoven vergrendelde de dag ervoor de wijk Philipsdorp af voor 'vreemddarkeers'. Datzelfde deed Rotterdam. De gemeente deelde 15.500 pasjes uit aan bewoners van delen van de deelgemeenten IJselmonde en Feijenoord.

In samenwerking met de ANWB en het ministerie van Verkeer en Waterstaat was het DRIP (*dynamic route information panel*) ingesteld. Op borden langs de snelweg stond route-informatie in verschillende talen.

Kortom, ook op verkeersgebied zijn de steden van Euro 2000 niet veel wijzer geworden. Het enige is dat er een aantal transferia rond de steden is aangelegd.

Accommodatie

Is er dan misschien in het onderdak voor de supporters iets gerealiseerd waarvan de steden nu de vruchten plukken? In en om verschillende steden waren de reguliere camping-bazen huiverig voor horden supporters. Die weigerden dan ook om reserveringen te accepteren. 'Ondernemers waren bang dat supporters de halve stad kwamen afbreken', zegt de Arnhemse wethouder Van Hensbergen. Maar tijdens het evenement verdween de argwaan. Een deel van de supporters die naar de wedstrijden in Arnhem kwamen, verbleef op de Veluwe en in Brabant. Die laatste regio is centraal gelegen ten opzichte van de verschillende speelsteden. Arno Gijsbers (Eindhoven): 'Een paar jaar geleden rees het idee om een 'Eurocamping' in te richten, maar toen de stichting Euro 2000 daar niet op in is gegaan, is dat niet doorgegaan.' De bestaande hotels en campings waren goed bezet. De supporters kwamen dan ook meestal in kleinere groepen. Niettemin bleven de apart opgezette campingterreinen in veel gevallen ongebruikt. In Arnhem was het militaire terrein Heumersoord ingericht voor met name Italiaanse campers, er kunnen 8.000 mensen kamperen. Maar daarvan is slechts bij de eerste wedstrijd gebruik van gemaakt. Eindhoven had geen aparte camping ingericht. 'Dat had in feite op het transferium gekund, daar waren watervoorzieningen aangelegd. Wel hebben er circa dertig auto's met een tentje gestaan, maar daar hebben we verder niet moeilijk over gedaan.' Op initiatief van een particulier was op de Eindhovense kunstbaan een 'Zweeds dorp' ingericht voor Zweedse supporters, waarvan circa 250 Zweden geruime tijd gebruik maakten.

Een speciale camping was in noord-Rotterdam ingericht op het voormalige voetbalcomplex van Xerxes. Dat terrein moet wijken voor de HSL en is onteigend. Om de tijdelijke

camping-wc's en douches aan te leggen, is het terrein een maand eerder dan gepland overgegaan naar de gemeente Rotterdam. Bij aanvang van het EK maakten Denen en Noren gebruik van de camping. 'Deze voorziening was noodzakelijk', zegt woordvoerder Ketting, 'omdat Rotterdam niet veel *low-budget* plekken heeft.'

De bezetting van de Brugse hotels in juni tijdens Euro 2000 lag tot zes procent lager dan juni 1999. Toch merkt Vlaamse minister van Toerisme Landuyt op dat dit niet direct een omzetverlies betekent voor de hotels. Via 'prijzenpolitiek' zouden de uitbaters evenveel inkomsten hebben gekregen. De hotelsector in Antwerpen, afwezig als gaststad, heeft goede zaken gedaan. Dit zou komen door de centrale ligging van de stad en door de aanwezigheid van internationale ketens.

Ook hier is de balans een povere: Euro 2000 heeft voor de steden en hun hotelaccommodaties vrijwel niets betekend. Er is gebruik gemaakt van tijdelijke voorzieningen, die ook nog eens *low-budget* waren. Zelfs nieuwe campings werden niet aangelegd.

Feesten

Wat werd er dan wel gerealiseerd? Het lijkt erop dat het evenement eerder een negatieve uitwerking op de publieke werken had dan een positieve. De meeste steden kozen er namelijk voor lopende werkzaamheden aan publieke werken op te schorten, hoewel Amsterdam de renovatie van de IJtunnel niet staakte. Met het oog op het EK werd de nieuwe aansluiting A2/A9 Meibergdreef die richting ArenA voert wél bijtijds afgemaakt en geopend. In Brussel is de openbare verlichting vernieuwd, en ook de 'groene ruimte' en wegen rondom de stad zijn opgeknapt.

Daarnaast organiseerden de gaststeden uiteraard veel feesten en manifestaties, zowel in VIP-dorpen als supporterscentra. Een greep uit het programma.

Arnhem koos voor het 'huiskameridee'. Met muziekoptredens en artiesten werd een 'gezellige ambiance' gecreëerd. Op het centrale plein konden 12 à 15.000 mensen de voetbalwedstrijden zien op een groot scherm. Daarmee was Arnhem - naast Brussel - een van de weinige steden waar dit mogelijk was. Wethouder Van Hensbergen wijst op de grote Turkse gemeenschap, die zo de wedstrijd Turkije-Italië weliswaar niet in het Gelredome, maar wel in het centrum kon bekijken. De planning was zodanig dat de optredens direct na de voetbalwedstrijd begonnen om eventuele reischoppers af te leiden. In het straatbeeld viel voorts de koeienparade op: 28 kunstkoeien die door de hele stad stonden opgesteld.

Brugge had weer een graspuzzel uitgelegd op vijftig plaatsen in de stad: 6.000 vierkante meter gras = de oppervlakte van het Jan Breydel. Naast muziek en voetbal, vond ook een cartoonfestival plaats, een kunstfestival - over de ontmoeting tussen kunst en voetbal en een fototentoonstelling België-Holland (tweemaal elf fotografen). Luik wilde zijn inwoners meer bieden dan voetbal alleen en heeft dit hele jaar door circa 200 evenementen onder de noemer *Eurofête*.

Amsterdam begon het toernooi met een grachtentocht en sloot het af met een optreden van André Hazes op het dak van New Metropolis (tegenwoordig: Nemo), dat alleen vanwege de teleurstellende uitschakeling van Oranje, slechts 10.000 à 15.000 fans trok.

De oogst voor de inrichting van de steden is al met al ook hier nihil.

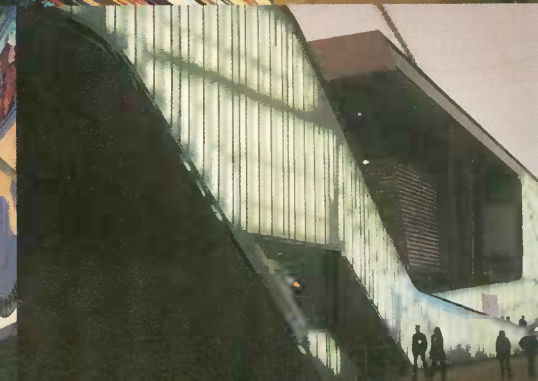
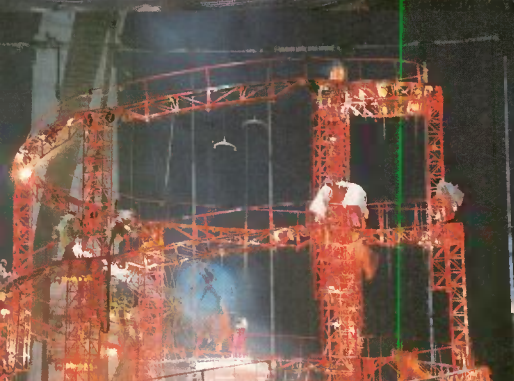
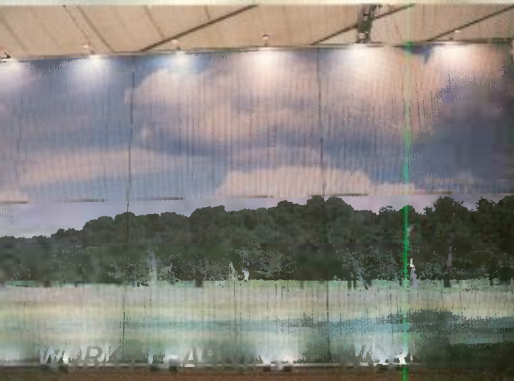
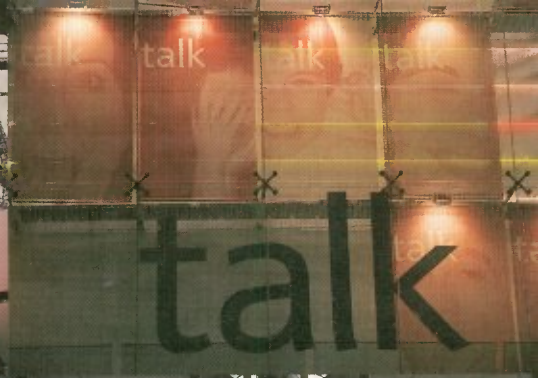
Gouden kans

Commerciële partner ISL is nu al zeker van een ruime winstmarge, het is echter de vraag wat het de steden heeft opgeleverd. Het imago van België in het buitenland - zie het Heizeldrama, de Dutrouxaffaire, de dioxinecrisis - kon een opsmukbeurt goed gebruiken, merkte toernooirecteur Alain Courtois op in de Vlaamse krant De Morgen, aan de vooravond van Euro2000. 'Een stad als Brugge krijgt 45 seconden zendtijd om voor 1 miljard kijkers promotie te maken. Denk je dat de toeristische dienst van Brugge dat anders kan betalen? Dit is een unieke gelegenheid om de Belgische steden in de bloemetjes te zetten. Daar kun je geen cijfers op plakken.'

'Brugge is een stad die zich internationaal wil ontwikkelen en nieuwe uitdagingen daarom niet uit de weg gaat', meldde

de Brugse folder. Soortgelijke argumenten hebben alle steden. Rotterdam afficheert zich al jaren als topsportstad, Luik doet aan *citymarketing* om te tonen wat er plaatsvindt op het gebied van ruimtelijk ordening. 'We hebben een stad die met name bekend is om de Tweede Wereldoorlog', weet de Arnhemse projectwethouder Van Hensbergen. Arnhem is bezig met de vernieuwing van de stad, onder de noemer 'Arnhem natuurlijk kruispunt'. Het binnenhalen van het EK vormde kortom een gouden kans voor de acht speelsteden. Maar hebben ze die kans ook gegrepen? Op grond van een eerste inventarisatie is het antwoord negatief. Het evenement is niet gebruikt om de kwaliteit van de steden te verbeteren. De steden hebben, net als het Nederlandse elftal, doel gemist.

De Belgische stichting Euro 2000 concludeerde drie dagen na de finale dat het evenement zowel in sportief als organisatorisch een 'schitterende happening' is geworden. Ook het Nederlands Bureau voor Toerisme voorspelt dat mede door het EK het toeristisch bezoek met vijf à tien procent zal toenemen. Vorig jaar trok Nederland tien miljoen buitenlanders. De definitieve evaluaties van de betrokken organisaties verschijnen in het najaar.



Mind-building als ruimtelijke strategie

London 2000

Niet zelden grijpen steden de organisatie van grote evenementen aan om impulsen te geven aan processen van stedelijke vernieuwing of om fors te investeren in de stedelijke kwaliteit. Het blijft echter afwachten of je als stad een dergelijk evenement ook krijgt toegewezen. Londen creëerde daarom zijn eigen evenement, the millennium event, en gebruikte dit om langs de oevers van de Theems stedelijke transformatieprocessen in gang te zetten.

Londen schroomde niet om hoog in te zetten. De stad koppelde ambitieuze projecten aan het jaar 2000 en zocht bij die projecten fameuze architecten. Zo kwam rond de eeuwwisseling langs de oevers van de Theems een opzienbarende concentratie aan projecten gereed, van het *Millennium Wheel* tegenover de Houses of Parliament tot het *Millennium Dome* bij Greenwich. Daartussen werd *en passant* de Tate Modern gerealiseerd, legde men een voetpad langs de zuidoever van de Theems aan en werd de Jubilee Line doorgetrokken.

Maar de oplossing werd niet alleen gezocht in groot en beroemd, de stad greep de millenniumwisseling ook aan voor de ontwikkeling van schijnbaar even eenvoudige als basale structuren, zoals de ontwikkeling van een wandelpad of het verbeteren van de bereikbaarheid. In Londen heeft men het gezocht in een cocktail van ingrepen, groot naast klein, tijdelijk naast permanent, *fun* naast ernst, van spektakelspel tot vervoerslijn. Tezamen vormen zij een *frame* waarmee de stedelijke transformatie in gang wordt gezet.

Bestrijden van verval

Het is niet zonder reden dat men zich in Londen op de oevers van de Theems en dan met name op de South Bank concentreerde. Langs de Theems dreigde een aantal binnenstedelijke gebieden te verkommeren. Het betrof hier, naast inmiddels verlaten en welhaast vergeten *docklands*, havengebieden en industriecomplexen, een aantal haveloze woonbuurten en vervallen stadswijken aan de zuid- en oostkant van de stad. Niet die verlatenheid en het haveloze waren overigens het meest bedreigend, maar het feit dat de oevers in het denken over de stad niet meer meededen, het gebied ontwikkelde zich meer en meer tot een blinde vlek. Dat in Londen reeds vroeg werd ingezet op regeneratie en transformatie van het waterfront past in het internationale beeld. Op grote schaal herontdekken steden de mogelijkheden van hun waterfront. Aan de andere kant van de wereld werkt bijvoorbeeld de voormalige Britse kroonkolonie Singapore aan het *upgraden* van 'the river', in de Verenigde Staten is Baltimore het lichtend voorbeeld, dichterbij huis worden in Amsterdam (KNSM-eiland, Java-eiland, Borneo en Sporenburg) en Rotterdam (Kop van Zuid) voormalige havengebieden ontwikkeld tot woon-

werkgebieden. Water werd in de jaren '80 ontdekt als belangrijke openbare ruimte in de stad.

Juist aan de waterkant blijken potenties voor stedelijke regeneratie. In de negentiende eeuw hebben zich aan het water, aan de rand van de stad, havens, industriegebieden en elektriciteitscentrales ontwikkeld. Al snel zijn deze complexen door de stedelijke ontwikkeling ingehaald, waarna onvoldoende ruimte resteerde voor groei of herstructurering.

Havens en industriegebieden werden uitgeplaatst naar locaties buiten de stad. En zo kwamen dicht tegen het centrum terreinen en karakteristieke panden, veelal industriële monumenten rond havenbekkens, beschikbaar. Ruimte voor sloop en nieuwbouw, ruimte voor herbestemming van bijzondere bedrijfsgebouwen.

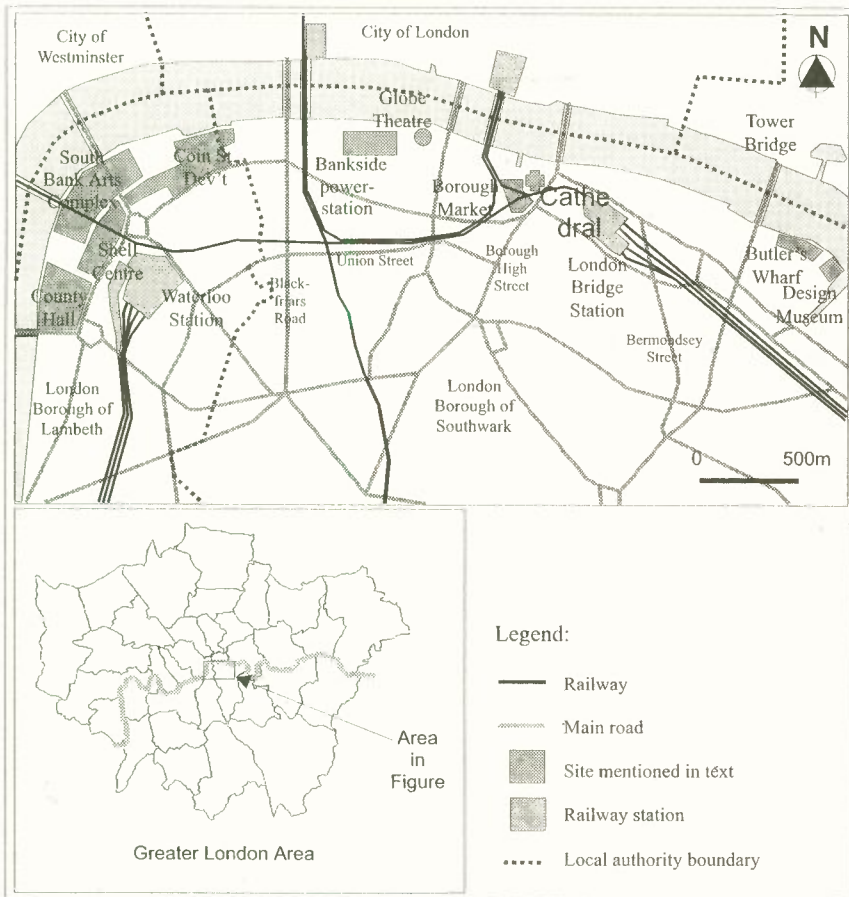
Ook in Londen groeide het bewustzijn dat deze gebieden, enerzijds door hun binnenstedelijke locatie, anderzijds door hun ligging aan de rivier, potenties in zich hebben. Het denken over de potenties van de South Bank is in gang gezet door de conservatieven, en later door *Labour* overgenomen en uitgewerkt. Het was met name Michael Heseltine die als *Minister of Environment* in verschillende kabinetten-Thatcher daarin het voortouw nam. Nadat de regering-Thatcher halverwege jaren '80 de Greater London Council, inclusief de burgemeester, naar huis had gestuurd, trad Heseltine naar voren als de regisseur achter de ruimtelijke ontwikkeling van Londen. Hij was de grondlegger van de ontwikkeling van de Docklands en met name van de East Thames Corridor. Met de laatste wilde Heseltine de as Kanaaltunnel-Hogesnelheidslijn-Waterloo Station ontwikkelen. De problematische oostkant van de Londense agglomeratie was daarin als deelgebied betrokken maar het schema omvatte veel meer. Tegenover het *booming* Heathrow-gebied aan de westkant van Londen zocht Heseltine naar een even sterke magneet aan de oostkant van de stad. Die vond hij in de combinatie van de rivier en de hogesnelheidslijn. Uiteindelijke doel was het totale gebied tussen de oevers van de Theems en de nieuwe Kanaaltunnel een stevige impuls te geven.

De aandacht van Heseltine, en later van Tony Blair, ging vooral uit naar de eerste fase: de Eastern Docklands. Deze bleek, zoals bekend, bepaald problematisch. De

Steven Slabbers

Bosch Slabbers
landschapsarchitecten, Den Haag

Links: Millennium Dome.
Foto's: Steven Slabbers.



(Bron: Joint Editors and Blackwell Publishers Ltd.)

ontwikkeling van de South Bank werd de tweede fase. Beide gebieden moesten door de markt worden gerealiseerd. Anders gezegd: het ging erom in een lastig gebied condities te scheppen waarmee de potenties van de ligging aan de rivier door de markt sneller zouden worden herkend. Onder het motto 'Bekend maakt bemind' ging Londen aan de slag om deze gebieden bijna letterlijk in de etalage te zetten en daarmee de ontwikkeling van het stedelijke waterfront in een stroomversnelling te brengen.

Mentale stadsontwikkeling

Anders dan in het Parijs van Hausmann of het Berlijn van na de *Wende* koos Londen niet voor een grootschalige sloop en herbouw, maar zette de stad in op het in gang brengen van processen die door de particuliere markt zouden worden ontwikkeld. Dit past in een typisch Londense traditie. Londen kent nauwelijks een planmatige opbouw, de stad is het product van een geleidelijke groei. Het resultaat is een conglomeraat van stadjes en voormalige dorpen, elk met een eigen karakter. Londen koestert dit natuurlijk gegroeide karakter van de stad, de intimiteit en afwisseling, de niet-formele sfeer. Tegen die achtergrond, maar uiteraard ook tegen de achtergrond van het conservatieve denken van de opeenvolgende regeringen-Thatcher, was ook nu het beleid gericht op het bieden van ruimte aan particulier initiatief. Stedelijke vernieuwing moest vooral voortvloeien uit particuliere initiatieven.

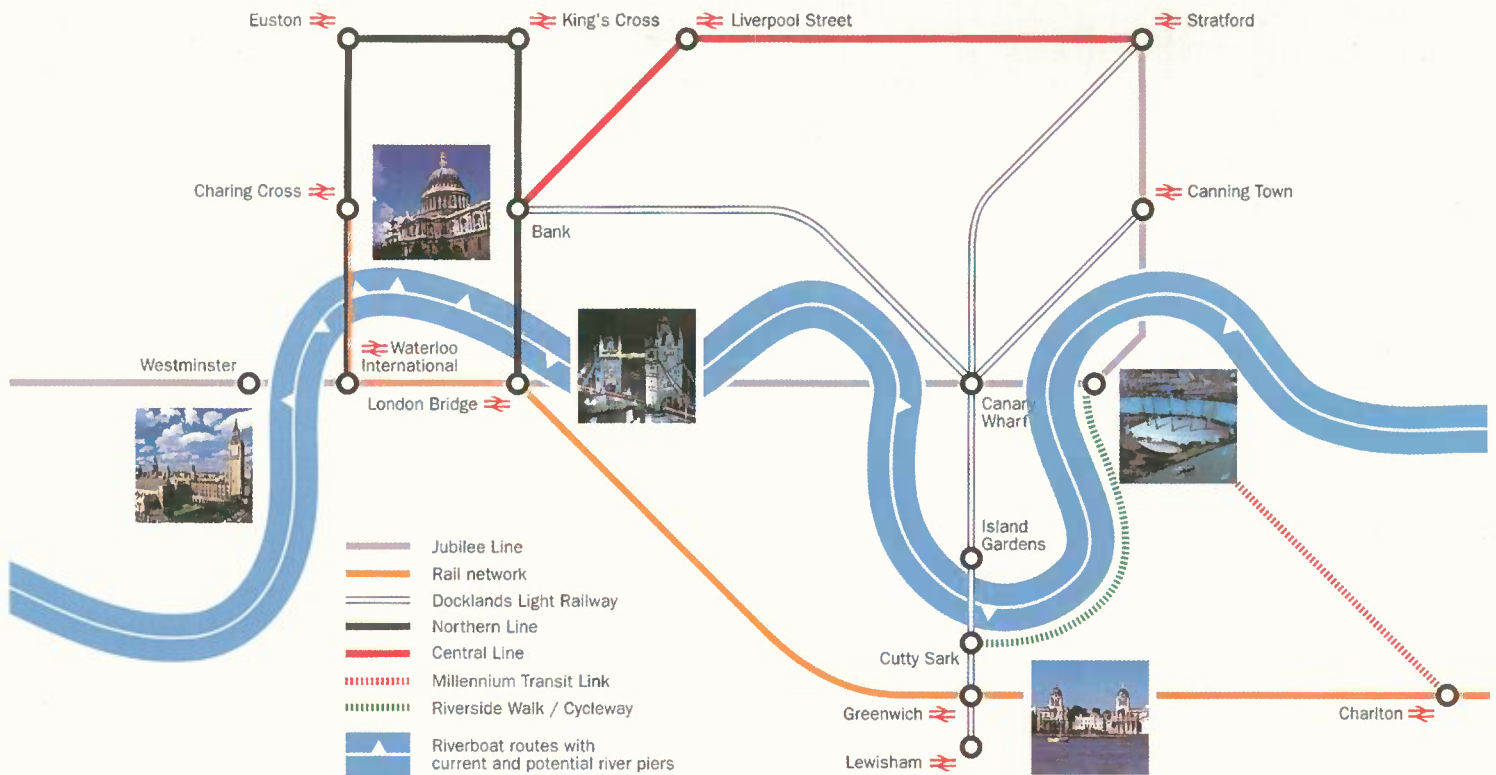
Zo zijn rond de millenniumwisseling langs de Theems diverse projecten tot ontwikkeling gebracht. Met name de regering-Blair zet ze in als katalysatoren voor de stedelijke vernieuwing. Ze vormen aanzetten, bedoeld om de geesten

rijp te maken, om *spirit* te kweken. Telkens blijkt dat die *spirit* in de achterliggende gedachten van niet te onderschatten betekenis is. In zijn talloze toespraken rond het *millennium-event* legde Tony Blair stevast een sterk accent op de mentale kant van de stadsontwikkeling, op het belang van geloof in eigen kunnen: eerst en vooral moet men in mogelijkheden geloven. En de overheid moet de condities scheppen die maken dat anderen, burgers en marktpartijen, in die mogelijkheden gaan geloven, dat zij potenties herkennen en vervolgens die potenties benutten.

De projecten langs de Theems hebben met elkaar gemeen dat ze een sterk cultureel karakter hebben, waarbij het spektakel (*spectator*) niet wordt geschuwd. Dat voor de South Bank in het bijzonder is ingezet op evenementen met een accent op cultuur en ontspanning vindt zijn verklaring in het verleden. Al aan het eind van de zestiende eeuw gold de South Bank, met zijn vele bordelen, theaters en bierhuizen, als het centrum van soms boertig vermaak. Het gezelschap van Shakespeare speelde in het Globe Theatre, in 1654 door brand verwoest, en nadien in het nabij gelegen Rose theatre. Na de ontberingen van de Tweede Wereldoorlog wilde de regering het nationaal moraal opvijzelen. Ook toen, om precies te zijn in 1951, werd de organisatie van een festival als instrument ingezet. Mede vanuit haar theaterverleden verkoos het gemeentebestuur de South Bank als locatie voor het Festival of Britain. Ook toen is een voor die tijd heftig moderne *dome*-constructie gebouwd, 'the dome of discovery'. Hieraan dankt de stad de Royal Festival Hall. Het is het enige bouwwerk uit 1951 dat nu nog bestaat. Overigens verrees in de nasleep rond deze hal het South Bank cultuurcentrum: een opeenhoping van cultuurtempels met onder meer de Royal National Theatre, het National Film Theatre en de Queen Elizabeth Hall. Nu, bij de wisseling van het Millennium, zijn langs de Theems opnieuw musea, theaters en *domes* ingezet om stedelijke regeneratieprocessen in gang te zetten. Deze projecten liggen weliswaar verspreid, maar vormen gezinszins losse incidenten. Het zijn strategisch geplaatste initiatieven, die tezamen een raamwerk voor stedelijke vernieuwing vormen.

Een wandelpad als rode draad

De rode draad in de stedelijke ontwikkelingen wordt gevormd door een nieuw wandelpad langs de zuidelijke Theemsoever, tegenover de City op de noordelijke oever. Een voetverbinding langs de rivier klinkt eenvoudig, maar in de werkelijkheid is de realisering ervan een zeer complexe aangelegenheid. Daarbij moet bedacht worden dat een wandeling langs de zuidoever van de Theems in niets lijkt op het flaneren langs bijvoorbeeld de Seine. Waar de oevers van de Seine promenades bieden voor flanerende *Parisiens*, biedt de South Bank de Londenaar vooral een welhaast rampzalige opeenvolging van 'spoorwegongelukken'. Ruimtelijke planning is aan de South Bank voorbij gegaan. Het gebied is hopeloos gefragmenteerd want doorsneden door wegen, spoorlijnen en viaducten, een opeenvolging van niet helder op elkaar aansluitende industrieterreinen, waar telkens weer lukraak geplaatste



kantoren en woonkolossen de weg versperren en je steeds verder van de rivier afvoeren.

Temidden van deze wanorde lag de voormalige Bankside-energiecentrale, een monumentale steenpuist met een ongekend aantal kubieke meters als belangrijkste inhoud. Juist daar, op die plek, heeft men het aangedurfd de grootste naoorlogse museale operatie van Engeland tot ontwikkeling te brengen: de Tate Modern. Onder leiding van architectenbureau Herzog & de Meuron is aan het voormalige fabrieksgebouw een glazen kap toegevoegd en zijn de wanden gedeeltelijk opengewerkt, met behoud van het eigen industriële karakter van een elektriciteitscentrale. Het resultaat is een buitengewoon stoer en ruimtelijk museum, dat de grootste collectie moderne kunst ter wereld omvat. Met de ontwikkeling van het Tate Modern werd geprobeerd het gebied van de South Bank weer op de kaart te zetten. Men hoopte dat mensen hierdoor anders naar het gefragmenteerde en getormenteerde gebied zouden gaan kijken en vooral dat men anders over dit gebied zou gaan denken. De ontwikkeling van het museum moest de motor zijn achter een omvangrijke stedelijke transformatie.

En inderdaad, terwijl de eerste, meest omvangrijke fase van de verbouwing van energiecentrale tot internationale cultuurtempel nog maar nauwelijks is afgerond, komt de vervallen stadswijk rond het museum letterlijk uit het slop. De wijk mag zich in een vernieuwde belangstelling verheugen. Southwark, tot voor kort troosteloos en vies, ontwikkelt zich dankzij het Tate Modern in rap tempo tot een *trendy* stadswijk.

De ontwikkeling van het museum was tegelijkertijd aanleiding om voor het eerst in meer dan 100 jaar weer een

brug over de Theems aan te leggen. Een aluminium voetgangersbrug, van de hand van sir Norman Foster, verbindt de Tate Modern met Saint Pauls Cathedral op de noordoever. Het is een brug die zich in velerlei opzichten met de Rotterdamse Erasmusbrug kan meten. Niet alleen in elegantie, maar zeker ook in windgevoeligheid, want nog geen maand na de opening is de brug vanwege schommelingen alweer voor het publiek gesloten.

Canary Wharf en Jubilee line

Canary Wharf is het meest ambitieuze nieuwbouwproject op de noordoever van de Theems. Het werd geopend in 1991, toen de eerste huurders de Canada Tower betrokken, het vijftig verdiepingen hoge bouwwerk (Londens enige wolkenkrabber) van de Amerikaanse architect Cesar Pelli. Al eerder, in 1977, was begonnen met de aanleg van de Jubilee Line, ter gelegenheid van het zilveren jubileum van de koningin. Ter ere van de Millenniumwisseling is deze metrolijn doorgetrokken tot aan Canary Wharf. Het station is gebouwd in het vroegere West India Dock, dat net als alle Londense havens tussen de jaren '60 en '80 werd gesloten toen de handel werd verplaatst naar de moderne containerhaven bij Tilbury. Het verlaten dok werd getransformeerd tot een *high tech* vervoerscentrum. De mentale afstand tussen the City en dit deel van de stad is daarmee aanzienlijk verkort.

Foster koos voor een enorm welvend dak, als merkteken voor al hetgeen hier onder de grond gebeurt. Lange rechte roltrappen, die bijna vrij in de ruimte hangen, voeren de bezoeker het voormalig dok in. Ondanks het complexe programma van eisen is Foster erin geslaagd de structuur

(Bron: The New Millennium Experience Company Ltd.)



Foto: Zef Hemel

buitengewoon helder te houden. De eenvoudige structuur en de *basic* materialisering (ongepolijst beton) vormen een bijna vanzelfsprekend antwoord op de voorgeschiedenis van dit gebied; in zijn eenvoud refereert het metrostation aan het voormalige dok.

Tegenover Canary Wharf maakt de Theems een scherpe bocht. In deze meander ligt Greenwich peninsula. In het water rond dit gebied direct achter de Thames Barrier, de stormvloedkering die de stad tegen hoog water beschermt, staan zeven glanzende vizieren. Door hun uitvoering in schitterend staal roepen ze het beeld op van geharnaste poortwachters. Het betreft een fascinerende mengeling van een *high-tech* architectuur met onmiskenbaar middeleeuwse referenties.

Ooit bood Greenwich peninsula plaats aan de grootste gasfabrieken van Europa en aan talloze petrochemische fabrieken. Sinds eind jaren '70, toen de industriële activiteiten werden beëindigd, lag het terrein goeddeels braak. Wel was Greenwich peninsula nog altijd eigendom van British Gas. Met het doortrekken van de Jubilee Line is het verlaten industrieterrein prima ontsloten. Het ligt slechts één metrohalte verwijderd van Canary Wharf.

English Partnerships, een overheidsbureau voor stedelijke vernieuwing, kocht het terrein van British Gas en vroeg sir Richard Rogers voor het gebied een *masterplan* te ontwikkelen.

Dome als mind-building

Het meest spraakmakende onderdeel van dit *masterplan* is de Millennium Dome. De Dome is in beginsel een tijdelijke voorziening die het omringende gebied als het ware rijp moet maken voor nieuwe functies. Hij dient als kwartiermaker, als wegbereider.

Ook de gedachte van een Millennium Dome komt oorspronkelijk uit de koker van de Conservatieve partij. In 1992 was de eerder genoemde Michael Heseltine verantwoordelijk voor het verkiezingsprogramma voor de Conservatieve Partij. Hij plaatste de Dome op het verkiezingsprogramma, en daarmee op de politieke agenda. Zijn doel was een prestigieus project in het oostelijke deel van Londen te

realiseren, om zo de door hem gewenste stedelijke vernieuwing in dit problematische gebied op gang te brengen en het gebied als geheel bij de stad te betrekken. Pas op het tweede plan kwam voor hem het zoeken naar een gepaste plek voor een grootse viering van de millenniumwisseling.

De financiering van het geheel was daarbij nog wel een probleem. Nationale vieringen, festivals en monumenten kosten immers geld. De conservatieve regering, die in haar programma had geijverd voor lage belastingen, kon het niet maken belastinggeld aan festiviteiten te spenderen. De toenmalige Prime Minister, John Major, vond de oplossing in de oprichting van the National Lottery; een nieuwe geldstroom voor nieuwe bestemmingen.

De Millennium Commission maakte hij verantwoordelijk voor de besteding van de loterij-opbrengsten. Uiteindelijk is de *dome* ontwikkeld in een samenwerking tussen tal van private partijen en de New Millennium Experience Company.

Na de val van de conservatieve regering heeft Labour de gedachte van een mega-manifestatie op *Greenwich peninsula* overgenomen. Met name Tony Blair heeft zich toen voor de Dome sterk ingezet. Maar anders dan Heseltine zag Blair de Millennium Dome vooral als een symbool - als een ding op zichzelf. Blair wilde een manifestatie die tot uitdrukking zou brengen dat Groot-Brittannië vol vertrouwen in eigen kunnen een nieuw millennium in stapt. De inhoud moest niet alleen trots en vertrouwen uitstralen, maar ook spektakel bieden en de bezoekers nadien de herinnering bieden van een feest, en meer in het bijzonder, van een viering. De Dome als instrument om het nationaal moreel op te vijzelen. De nadruk lag op het mentale aspect. Blair: *'The millennium is an important time for us all to reflect on our common past, the present we share, and the future we will help to shape. In this country, at this time, I believe we can stand proud as a forward-looking people, who are breaking down old-fashioned barriers, building a multiracial Britain, that works, seizing new opportunities, creating new products, building strong communities.'*

In de woorden van sir Richard Rogers: *'The dome is an optimistic statement about the potential of the present and future; it is about how one can better control one's destiny and at the same time enjoy oneself.'*

Rogers bleef met zijn ontwerp opvallend dicht bij de Dome of Discovery van het Festival of Britain. Niet alleen de vorm van een *dome*, maar zelfs de masten met hun sigaarachtige profiel lijken rechtstreeks ontleend aan de tentoonstelling van 1951. Deze opvallende gelijkenis doet niets af aan het feit dat hier een imposant gebaar tot stand is gebracht.

Millennium Dome

De Millennium Dome vormt niet zozeer een gebouw, als wel een huid. Binnen de huid heerst een afwijkend klimaat, hetgeen een andere architectuur mogelijk heeft gemaakt. De Dome vormt een soort van reusachtige paraplu, waaronder tal van paviljoens, die onderdak bieden aan deeltentoonstellingen, tot ontwikkeling zijn gebracht. Door het huidkarakter hoefden de paviljoens niet meer wind- en waterdicht te zijn. Dit gegeven, gevoegd bij de tijdelijkheid van de



tentoonstelling, verschaft de architecten een enorme vrijheid. Er konden andere constructies en andere materialen worden toegepast. Van die vrijheid is uitbundig gebruik gemaakt. Hierdoor ontstonden namelijk nieuwe vormen, waarbij grenzen tussen architectuur en tentoonstellingsbouw, tussen binnen en buiten, tussen concept en realiteit zijn vervaagd. Het resultaat is een verbazingwekkende, soms welhaast hallucinerende opeenvolging van niet eerder vertoonde beelden en concepten.

Maar niet alleen de vorm is *amazing*. Dat is ook de inhoud. Wat Blair voor ogen stond, was het spektakel van een Disneyland, maar dan met een inhoudelijke boodschap. De veertien paviljoens hebben elk een eigen thema. Daarbij is gekozen voor verrassende, tot nadenken stemmende abstracties als *talk, body, learning, work, money, journey* en, naadloos aansluitend op Blairs filosofie, *faith* en *mind*. Deze abstracties bieden ruimte voor non-obligate invullingen. De inzending 'mind' is daarbij de blikvanger. Niet zozeer vanwege de vernuftige architectonische uitwerking van architecte Zaha Hadid, waarbij wanden, vloeren en plafonds in een krachtige ruimtelijke compositie voortdurend in elkaar overvloeien, als wel vanwege de intrigerende blik van een enorm uitvergroot beeld van een jongetje dat op zijn hurken zit. Van overal in het paviljoen word je oog gevangen door de peinzende blik van dit drie meter hoge, onwaarschijnlijk naturalistisch uitgevoerde kunstwerk. Het kan niet anders dan dat je je afvraagt wat in die jongen zijn hoofd omgaat. Daarmee is op treffende wijze de essentie van deze inzending gevat.

De veertien paviljoens houden het midden van die ruimte bewust vrij, waardoor men een ongestoord zicht heeft op het hart van de Dome. Deze ruimte bezit een fascinerende overspanningsvrije hoogte. De Dome heeft namelijk een geweldige maat. De Eiffeltoren past er liggend met gemak in, het Colosseum gaat er zelfs ruim drie maal in. Tweemaal daags wordt daar een spektakelshow opgevoerd, een 'cirque du soleil' in het groot. Daarmee, zou je kunnen zeggen, heeft het theater van Shakespeare op de South Bank een frisse en eigentijdse opvolger gekregen.

De vraag is wat na het jaar 2000 met de verschillende millenniumevenementen langs de zuidoever van de Theems gaat gebeuren. Evenementen zijn uiteraard tijdelijk, maar het is denkbaar dat gebouwen en structuren gehandhaafd blijven. Zo heeft ook Parijs met de Eiffeltoren, ooit bedoeld om na een jaar weer te worden afgebroken, een blijvende herinnering aan een wereldtentoonstelling. Rotterdam dankt zijn Euromast aan de Floriade van 1970. In die zin gloort er ook hoop voor Londen. Er gaan geluiden op om het Millennium Wheel, dat zich heeft ontwikkeld tot het logo van de stad, langer te laten staan, ook omdat het een kassucces en toeristische trekker van formaat blijkt.

Dat geldt voornamelijk niet voor de Dome. De Millennium Dome lijkt tijdelijk te blijven. Het is de bedoeling om deze bijzondere constructie, bedoeld als monument van Britse trots en nieuw zelfbewustzijn, volgend jaar af te breken. Hetgeen allerminst wil zeggen dat er weinig van de evenementen in de stad zal resteren. Integendeel.

Conclusie

In Londen zijn evenementen bewust ingezet om stadsontwikkeling te bedrijven. Het is de verdienste van Michael Heseltine geweest, die als minister van milieu en later als opsteller van het verkiezingsprogramma van de Conservatieve Partij de Eastern Docklands en de South Bank in Londen een forse stedenbouwkundige impuls wilde geven en daarvoor de millenniumwisseling aangreep als gelegenheid om publieke werken in dit uitgestrekte stadsdeel te realiseren.

Het resultaat mag er wezen. Nu, bij de wisseling van het Millennium, zijn langs de Theems nieuwe musea, theaters en tijdelijke tentoonstellingsruimten gebouwd. Deze projecten liggen weliswaar verspreid, maar vormen geenszins losse incidenten. Het zijn strategisch geplaatste initiatieven, die tezamen een raamwerk voor stedelijke vernieuwing vormen. Met de hier genoemde projecten van Millennium Dome, Millennium Wheel en Tate Modern, met in het verlengde de aanleg van de Jubilee Line en een nieuwe voetgangersbrug over de Theems, zijn twee historische ontwikkelingen in gang gezet. Ten eerste is het gelukt het zwaartepunt van de stad naar het oosten te verschuiven, waardoor het centrumgebied beter aansluit bij de eertijds welhaast vergeten *docklands*, havengebieden en armetierige woonwijken aan de oostkant van de stad. Dat dit zwaartepunt daarmee tevens dichterbij de City is komen te liggen, de middeleeuwse kern waaruit het moderne Londen is gegroeid, is een mooie bijkomstigheid.

Daarnaast keert Londen zijn gezicht geleidelijk terug naar de rivier. Door het voetpad langs de zuidoever van de Theems als een rode draad langs de verschillende gebouwen en evenementen te weven, is die rivier weer onderdeel van de openbare ruimte van de stad. Londen, dat het bestaan van de Theems binnen zijn grenzen lange tijd leek te ontkennen, leeft niet langer met zijn rug naar de rivier.

Literatuur

- Capitool reisgidsen, *Londen*.
- Hall, Peter, *Cities in Civilization*. New York 1998.
- Heineberg, H., Grossbritannien: Wirtschafts- und Raumentwicklung im 'post-Thatcherismus', in *Geographische Rundschau* 52.
- Medina, A, *Millennium Experience*.
- Newman, P; Smith, I., Cultural Production, Place and Politics on the Southbank of the Thames, in *International Journal of Urban and Regional Research*, maart 2000.
- Richard Rogers Partnership, *Masterplan Greenwich peninsula*.
- Wilhide, E, *The Millennium Dome*.
- Steketee, H., Het centrum schuift op, de architectuurrevolutie in Londen, in *NRC Handelsblad*, 23 juni 2000.
- Tilman, Harm, Opkomst van een stedelijke transformatiecultuur, in *De Architect* juni 2000
- Woodman, E., Moderne Kunst in gevonden ruimte, in *De Architect* juni 2000

The eternal event city

Rome 2000

De stedenbouwkundige prestaties die de pausen van de Renaissance en de Barok en met name Sixtus V eind zestiende eeuw in Rome leverden, zijn eenieder welbekend. Dat deze veelal tot stand kwamen in het kader van de zogenaamde Jubeljaren is minder bekend. In dit artikel wordt het door paus Johannes Paulus uitgeroepen Jubeljaar 2000 in het perspectief geplaatst van een lange traditie van stedelijke evenementen.

In de periode tussen 1500 tot aan 1870 oefenden de pausen in Rome niet alleen het kerkelijke gezag uit over de wereldkerk maar hadden zij ook het wereldlijke gezag over de stad. Zogenaamde Jubeljaren of Heilige Jaren gebruikten zij als voorwendsel om deze macht letterlijk gestalte te geven. Dat gebeurde in de vorm van wegen, kerken, aquaducten en fonteinen, stadspaleizen en villa's, maar ook beeldhouwwerken en schilderijen. Naast de schatten van het Eerste keizerlijke Rome zijn deze schatten - dus van dit Tweede pauselijke Rome - feitelijk de belangrijkste reden voor hedendaagse reizigers om Rome te bezoeken.

Het huidige kerkelijke Jubeljaar maakt dus deel uit van een lange reeks van Jubeljaren, die in 1300 een aanvang nam op initiatief van paus Bonifacius VIII. Onder druk van een enorme toevloed van pelgrims riep deze paus het jaar 1300 uit tot Heilig Jaar of Jubeljaar. De stad telde ongeveer 35.000 inwoners en kreeg in dat jaar zo'n 200.000 pelgrims op bezoek: op iedere inwoner waren dat bijna zes vreemden. De *impact* op de stad moet toentertijd enorm zijn geweest, als je alleen al denkt aan verplaatsingen, huisvesting en eten en drinken.

Nu, in 2000, is dat niet anders. Met de dit jaar verwachte 26 miljoen bezoekers op twee miljoen Romeinen die binnen de Grande Raccordo Anulare wonen is het aantal vreemden per inwoner zelfs tot dertien gestegen. Ter vergelijking: in 1999 bezochten zo'n negentien miljoen bezoekers de stad Rome.¹ Waarschijnlijk verblijft de moderne pelgrim/toerist maar korte tijd in Rome, korter dan de pelgrims uit de (late) Middeleeuwen na een vaak maandenlange reis over de aloude pelgrimswegen vanuit Engeland (Canterbury), Noord-Europa en Spanje (Santiago de Compostela). De bezoekersaantallen zijn niettemin fors. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de Jubeljaren, van toen tot nu, worden gekenmerkt door de combinatie van spiritualiteit en *business*.²

De vraag die hier aan de orde is, is niet alleen het zakelijke succes op de korte termijn - de inkomsten die de stroom van bezoekers genereert -, maar vooral op de lange termijn: wat leveren de inspanningen voor het Jubeljaar/Millenniumjaar 2000 de stad uiteindelijk op? Lukt het om structureel (nieuwe) bezoekers te trekken? Lukt het om de stad onder de aandacht te brengen bij potentiële investeerders? Zijn er

infrastructurele projecten geëntameerd die als katalysator kunnen dienen voor verdergaande stedelijke ontwikkelingen? En wordt het voor de inwoners van Rome prettiger in de stad?

Vroegere Jubeljaren

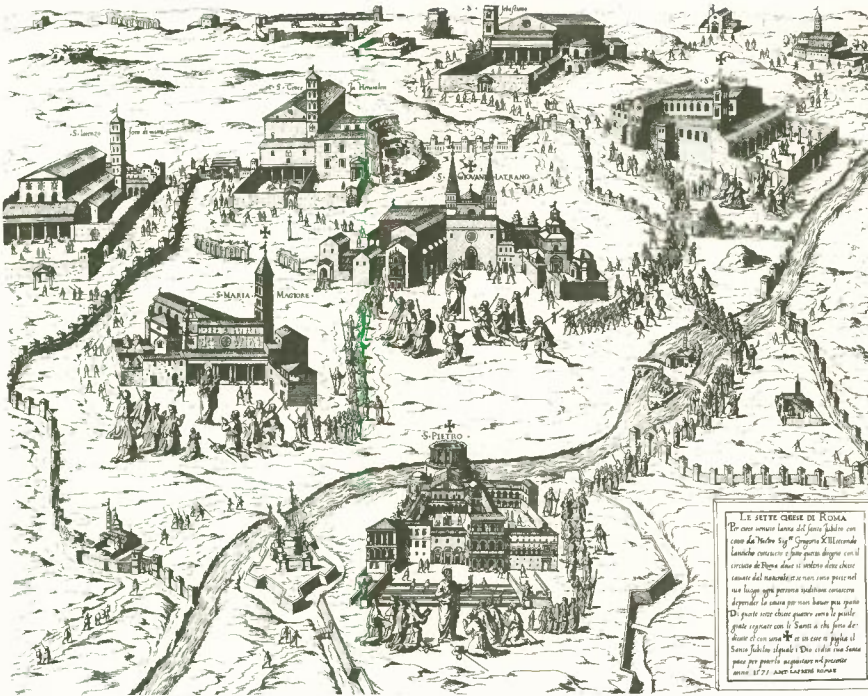
Door de initiatiefnemer Bonifacius VIII was het Heilig Jaar om de 100 jaar gepland. Al vrij snel na het eerste Jubeljaar van 1300 werd deze termijn, in reactie op de publieke opinie, door de paus verkort, eerst tot 50 jaar, na 1400 zelfs tot 25 jaar. Dat had te maken met de gemiddelde levensverwachting van 30 à 40 jaar, die het voor veel gelovigen onwaarschijnlijk zou maken te kunnen profiteren van de weldaden van het Jubeljaar, namelijk de totale absolutie. Maar ook bankiers en kooplieden ondersteunden de roep om een hogere frequentie van het Jubeljaar, dat zij als oppepper voor de stedelijke economie beschouwden. Bovendien waren het de pausen zelf, die na hun terugkeer uit Avignon eind vijftiende eeuw de stad Rome werkelijk tot het christelijk centrum van de wereld wilden maken boven op de ruïnes van de antieke stad. Paus Nicolo V (1450) bijvoorbeeld onderstreepte de rol van de architectuur om de triomf van het christelijke Rome over de heidense stad aan de gelovigen zichtbaar te maken en tegelijkertijd om een nieuwe, ook functionele, impuls te geven aan de stad, die dan zelfs nog maar 17.000 inwoners telde.³ Bijzondere gelegenheden lieten overigens toe ook tussentijds Jubeljaren af te kondigen.

Tal van kunstenaars en architecten hebben in Rome werk gevonden in het kader van de Jubeljaren, te beginnen met Giotto voor het eerste Jubeljaar van 1300. De eerste stedenbouwkundige projecten dateren van het Jubeljaar 1400, toen de toestroom van pelgrims noopte tot de aanleg van de Via Papalis tussen Vaticaan en Lateraan.

Een ongeluk tijdens het Jubeljaar van 1450, waarbij drommen pelgrims vanaf de Sint Pieter op weg naar de stad elkaar verdrongen op de Ponte Sant'Angelo, was voor paus Nicolo V, geadviseerd door Leon Battista Alberti, aanleiding om het Piazza Sant'Angelo aan te leggen. Blijkbaar was dat stuk van de stad te dicht bebouwd om de pelgrims goed doorgang te verlenen, want opeenvolgende pausen nadien

Anna Vos

BVR adviseurs stedelijke ontwikkeling, landschap en infrastructuur, Utrecht



De pelgrimstocht langs de zeven basilieken, verbeeld door Lafréry in 1575.
(Bron: *Roma, Italo Insolera, 1980 Bari, Italië*)

realiseerden nieuwe doorbraken in de vorm van rechte straten: de Via Fontanelle Borghese/Condotti, de verlengde Via Coronari, de Via Giulia en de Via Paola, deel van de zogenaamde kleine drietand.

Ook aan de noordkant van de stad, bij het huidige Piazza del Popolo, waren doorbraken nodig: de antieke Via Lata (huidige Via del Corso) werd hersteld, geflankeerd door de Via Ripetta (Leonina) en de Via del Babuino (Clementina) waarmee midden zestiende eeuw de welbekende grote drietand vorm kreeg. Aan de andere zijde werd de Via Lata beëindigd in een stedelijk knooppunt dat tot op de dag van heden betekenis heeft: Piazza Venezia. De paus onder wie deze laatste projecten tot stand kwamen, Paolo II, werd zelfs *Urbis Renovator* genoemd, omwille van alle wegen, bruggen en kerken die hij liet bouwen en/of renoveren zoals de Santa Maria del Popolo en de Santa Maria della Pace, met daarnaast de kloostergang door Bramante gerealiseerd voor het jaar 1500.

Eveneens in 1500 werd de Porta Santa heropend nabij San Giovanni. Sindsdien zijn de pausen onderworpen aan een inwijdingsritueel, waarin zij zich voor het Romeinse volk moeten bewijzen c.q. zich de stad moeten toeëigenen tijdens een barre tocht door de stad van Vaticaan naar Lateraan.⁴ Uit die periode dateert ook de pauselijke vluchtgang tussen Vaticaan en Castel Sant'Angelo, die nu, anno 2000, is hersteld.

Van twee kerken naar zeven basilieken

Aanvankelijk bezochten pelgrims alleen de twee kerken van San Pietro en San Paolo. In de zestiende eeuw werd het echter gewoonte om als pelgrim een tour af te leggen langs een zevental basilieken, zoals verbeeld op de ets van Antonio Lafréry uit 1575 ter gelegenheid van het Jubeljaar. Daarmee waren het niet meer de ruïnes van de antieke monumenten, zoals die in de beroemde *Mirabilia Urbis Romae* uit de twaalfde eeuw en andere gidsen nog het beeld bepaalden,

maar de christelijke basilieken die voor de bezoeker de oriëntatiepunten vormden.⁵

Om voor de totale absolutie in aanmerking te komen, moest de pelgrim alle zeven basilieken bezoeken. De nog altijd bestaande Via delle sette chiese herinnert aan die praktijk. De gids van 1575 beloofde de pelgrim in drie dagen tijd langs alle relevante plekken te brengen. Echter, de voortdurende problemen met de doorstroming als gevolg van de dichte drommen mensen verhinderden dat. Die moesten daarom worden opgelost. Dat verklaart de plannen van Sixtus V (Peretti), die overigens al door zijn voorganger Gregorius XIII waren geëntameerd. Want het Jubeljaar van 1575 onder Gregorius XIII mocht dan grandioos zijn geweest, voor de oplossing van dit congestieprobleem bleek het onvoldoende. Sixtus V liet daarom in de eerste twee jaar van zijn pontificaat een serie radiale wegen aanleggen met Santa Maria Maggiore in het middelpunt.⁶ Een jaar later richtte hij de aandacht op de verbindingen tussen de andere basilieken.⁷ Op deze manier ontstond een polycentrisch netwerk, dat alle zeven basilieken voor de pelgrims toegankelijk maakte.⁸ In vergelijking met 1575 troffen zij in 1600 daarmee een geheel andere stad aan.

Tegelijkertijd ontsloot het stratennetwerk van Gregorius en Sixtus de hoger gelegen oostelijke delen van de stad die na de Romeinse tijd in verval waren geraakt. Dat het de pausen niet alleen ging om verbindingswegen tussen de basilieken, maar ook om ontsluitingswegen ten behoeve van verdere stadsuitleg, kan worden afgeleid uit het feit dat tegelijkertijd de antieke aquaducten werden hersteld om die hoger gelegen delen van water te kunnen voorzien.

Tezelfdertijd werd de koepel van de Sint Pieter gesloten en de obelisk opgericht op het Sint Pietersplein.

Het Jubeljaar van 1600 was, kortom, een topjaar, waarin de pelgrimstromen geheel en al onder controle waren van het stedelijk management. Rome stond weer op de kaart. Tot op dit moment bepalen de publieke werken uit dit Jubeljaar zelfs in hoge mate het aanzien en het functioneren van de stad.

De stedenbouwkundige prestaties van de vijftiende en zestiende eeuw werden overigens gecomplementeerd door een indrukwekkende architectonische productie, die soms direct gekoppeld was aan een Jubeljaar. Zo renoveerde Borromini het schip van de San Giovanni ten behoeve van het Jubeljaar van 1650. Op de beroemde kaart van Nolli uit 1748 laat de barokke stad zich in volle glorie lezen. Het is niet onwaarschijnlijk dat die kaart voor het Jubeljaar van 1750 gemaakt is, al zal hij voor pelgrims relatief duur zijn geweest. Overigens staan de barokke juwelen en juweeltjes er nu, na hun schoonmaakbeurt ter ere van het Jubeljaar 2000, weer in volle glorie bij.

Wereldlijke evenementen

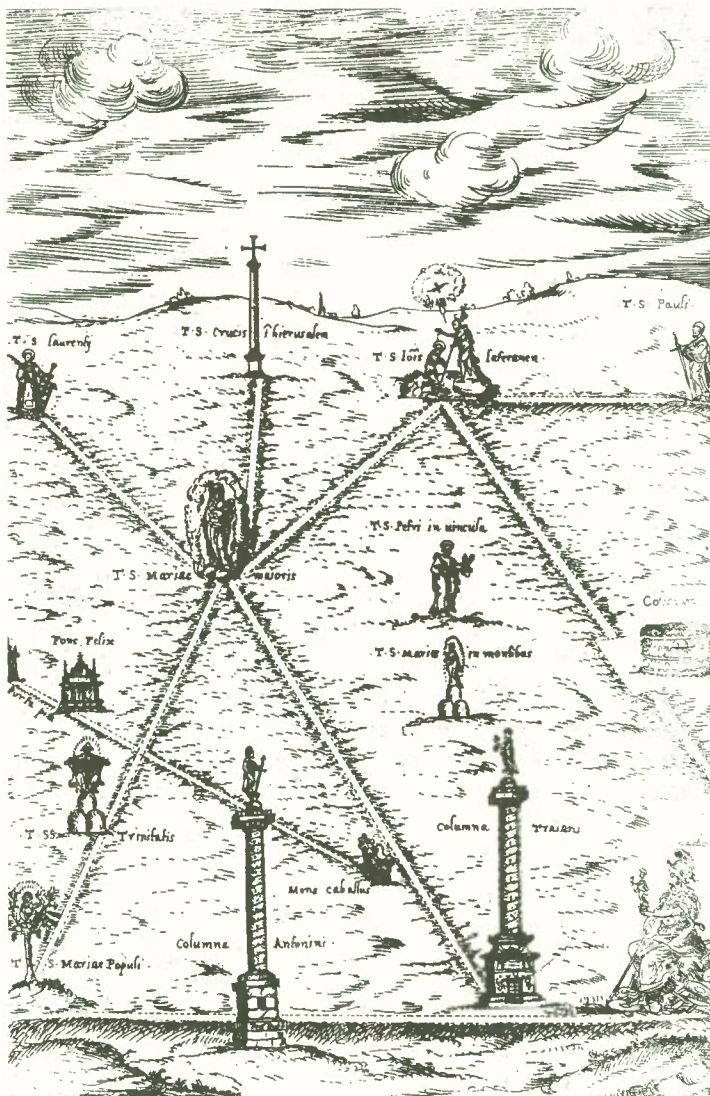
De reeks kan moeiteloos met stedelijke evenementen in de twintigste eeuw worden uitgebreid. Want ook nadat de wereldlijke macht van de pausen in 1860 met geweld was gebroken, zijn grote ruimtelijke ingrepen in Rome ter gelegenheid van bijzondere gebeurtenissen tot stand

gebracht. Voor de Romeinse stadsontwikkeling het meest ingrijpend waren het 50-jarig bestaan van het Verenigd Koninkrijk in 1911, de, overigens nooit gevierde, twintigste verjaardag van het fascistisch regime in 1942 en de Olympische Spelen van 1960.⁹

Ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van het Verenigd Koninkrijk werd een tweetal tentoonstellingswijken gerealiseerd, grofweg ten noorden van Piazza del Popolo, het quartiere delle Vittorie en het quartiere Trionfale met onder andere het Palazzo delle Belle Arti aan de gelijknamige weg, dat in het kader van het Jubeljaar 2000 voor tien miljoen gulden is gerenoveerd en uitgebreid.

Met het oog op de twintigste verjaardag van het fascistisch regime werd op initiatief van Mussolini aan de zuidzijde van de stad een gebied ontwikkeld ten behoeve van de Esposizione Universale di Roma, ofwel EUR.¹⁰ De wereldtentoonstelling ging niet door, de bouw van de wijk werd gestokt, maar na de oorlog toch afgebouwd in de geest van het oorspronkelijke plan. Uiteindelijk kreeg de tentoonstellingswijk EUR een functie als bestuurscentrum, naast de drie andere stedelijke centra die Mussolini heeft laten bouwen: de stad van de wetenschap, de stad van de sport en de stad van de film. Het is enigszins wrang te moeten constateren dat van alle pogingen in later jaren, ja zelfs tot op de dag van vandaag om de vele bestuurlijke (gemeentelijke en landelijke) functies te decentraliseren, het alleen in EUR gelukt is om bestuurlijke functies te huisvesten. Bovendien functioneert de wijk goed, zo is de heersende opinie. Op hetgeen door Mussolini in EUR en het Foro Italico - de stad van de sport - was begonnen, werd met de plannen voor de Olympische Spelen van 1960 in feite voortgeborduurd. Nieuwe sportstadions (van onder andere Vitellozzi en Nervi) werden in EUR en op Foro Italico gerealiseerd, alsmede daar vlakbij in Flaminio en Aqua Acetosa. De twee sportclusters aan de noordzijde en de zuidzijde van de stad werden onderling verbonden door de (deels nieuwe) Via Olimpica, die deels ook gebruik maakt van bestaande tracés en die het groengebied van de Villa Doria Pamphili doormidden deelt. De Corso di Francia werd aangelegd als nieuwe auto-ontsluiting vanuit het noorden. Het borghetto Flaminio werd gesloopt om er het Villaggio Olimpico te bouwen, een van de meest interessante woningbouwprojecten van het naoorlogse Rome. Ook het internationale vliegveld Fiumicino kwam in 1960 gereed.

Sommigen, zoals Paolo Berdini, menen dat evenementen een stad eerder kwaad dan goed doen, omdat te gemakkelijk wordt afgeweken van bestaande plannen en omdat het gevaar groot is dat geld wordt uitgegeven aan projecten die na het evenement nutteloos blijken te zijn. Berdini noemt de Olympische Spelen van 1960 als voorbeeld van een evenement waarbij alle energie en geld naar een ander deel van de stad is gegaan dan destijds in het Structuurplan in wording (1962) stond aangegeven. In plaats van het oostelijke deel van Rome kreeg het westelijke deel alle aandacht. En of het nu oorzaak is of gevolg: zeker is dat die oostelijke periferie er tot op heden uiterst belabberd aan toe is. Vele plannen hebben daar nog geen verandering in kunnen brengen. Zo



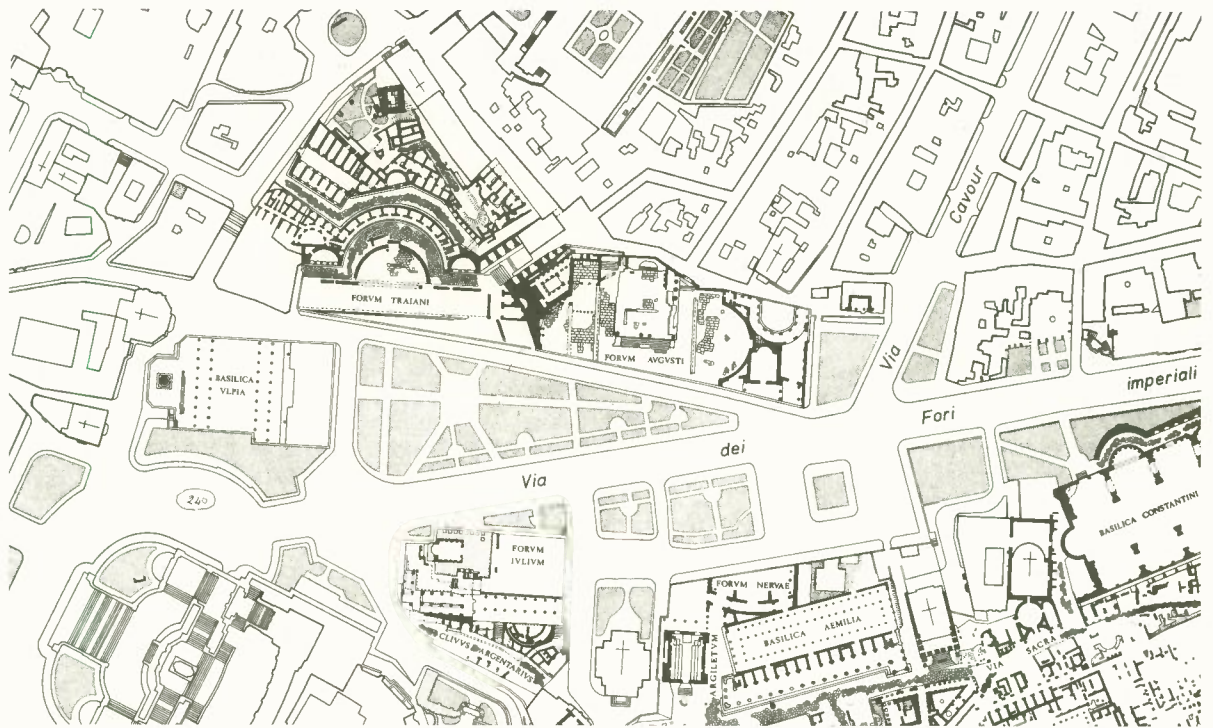
ligt het recentelijk deels vernieuwde station Tiburtina, waar nota bene de Italiaanse Hogesnelheidstrein zou moeten stoppen, nog altijd ingeklemd tussen de begraafplaats Campo Verano en een stuk Rome dat sinds Pasolini nog maar nauwelijks is veranderd.

Stratenplan uit 1588 onder de verantwoordelijkheid van Sixtus V. (Bron: Roma, Italo Insolera, 1980 Bari, Italië)

Het jaar 2000

Rome kent dus een lange traditie van stedelijke evenementen. In die traditie past ook het huidige Jubeljaar: het zogenaamde *Giubileo*. Wat leveren de inspanningen voor het Jubeljaar 2000 de stad uiteindelijk op? Met de kritiek van Berdini in gedachten moet ook naar de normale planproductie van de stad Rome gekeken worden. Loopt deze daarmee in de pas of is het evenement eerder een planologische ordeverstoorder?

Het is een voordeel dat Rome het exclusieve recht op het kerkelijke Jubeljaar bezit. De stad hoeft dus niet met andere steden om dit evenement te strijden. Maar een Jubeljaar is uiterst moeilijk te *managen*: het evenement duurt lang en het programma is niet zo duidelijk en streng gereguleerd als een voetbalkampioenschap of een ander sporttoernooi. Een complicerend gegeven is ook dat er vele autoriteiten betrokken zijn - de staat, de gemeente en de kerk - die alle moeten samenwerken. Hun agenda's zijn verschillend.



Het gebied van de Fora, anno 1982 en (rechts) anno 2000. Er zijn nu weer opgravingen bij het deel dat Mussolini liet bestraten. (Bron: Roma, Italo Insolera, 1980 Bari, Italië)

Zo heeft de kerk niet meer, zoals in de tijd van Sixtus V, een stedelijk belang, maar stelt zij uitsluitend het geloofs-perspectief voorop. De gemeente Rome daarentegen wil het beeld van de stad oppoetsen: Rome is een stad waar mensen graag en prettig wonen en werken, een stad die meetelt, Europees en mondiaal, modern en zakelijk met de meerwaarde van een absoluut unieke monumentale ambiance. De staat Italië tenslotte wil zich een goed lid bewijzen in het Verenigde Europa en het vooroordeel dat daar bestaat over Italiaanse wanorde en instabiliteit uit de weg ruimen ten gunste van een idee van daadkracht, efficiëntie en politieke betrouwbaarheid.

Tenslotte eisen ook andere Italiaanse steden hun aandeel in de van rijksweg beschikbare financiële middelen op. Het exclusieve Jubelrecht van Rome wordt door deze steden aangevochten.

Op initiatief van de (in 1993 als eerste gekozen en in 1997 weer herkozen) Romeinse burgemeester Rutelli is in 1995 een speciaal Agenzia Giubileo opgericht, dat in januari 1996 een omvattend plan voor de viering heeft gepresenteerd. Het plan moest meer zijn dan een lijst van projecten, en voorzien worden van fasering en financieringsbron. Want het ging ook om de onderlinge samenhang tussen projecten om een goede samenwerking tussen verschillende verantwoordelijken te garanderen. Het probleem was echter dat het Agenzia uitsluitend werkte op mandaat van de gemeente Rome. Rijk en Kerk hadden vooralsnog niets met de plannen van doen. Bovendien waren er nog meer organisaties die zich de rol van projectcoördinator en regisseur toedachten, zoals het landelijke Ufficio Roma Capitale, het gemeentelijke Ufficio Roma Capitale en de aan de spoorwegen gelieerde maatschappij Rome 2000.

Uiteindelijk kreeg de minister van Openbare Werken het voor het zeggen, doordat in 1997 bij wet de financiering van het Jubeljaar werd vastgelegd en de commissie Roma Capitale de regie in handen kreeg. Het *Giubileo* werd daar-

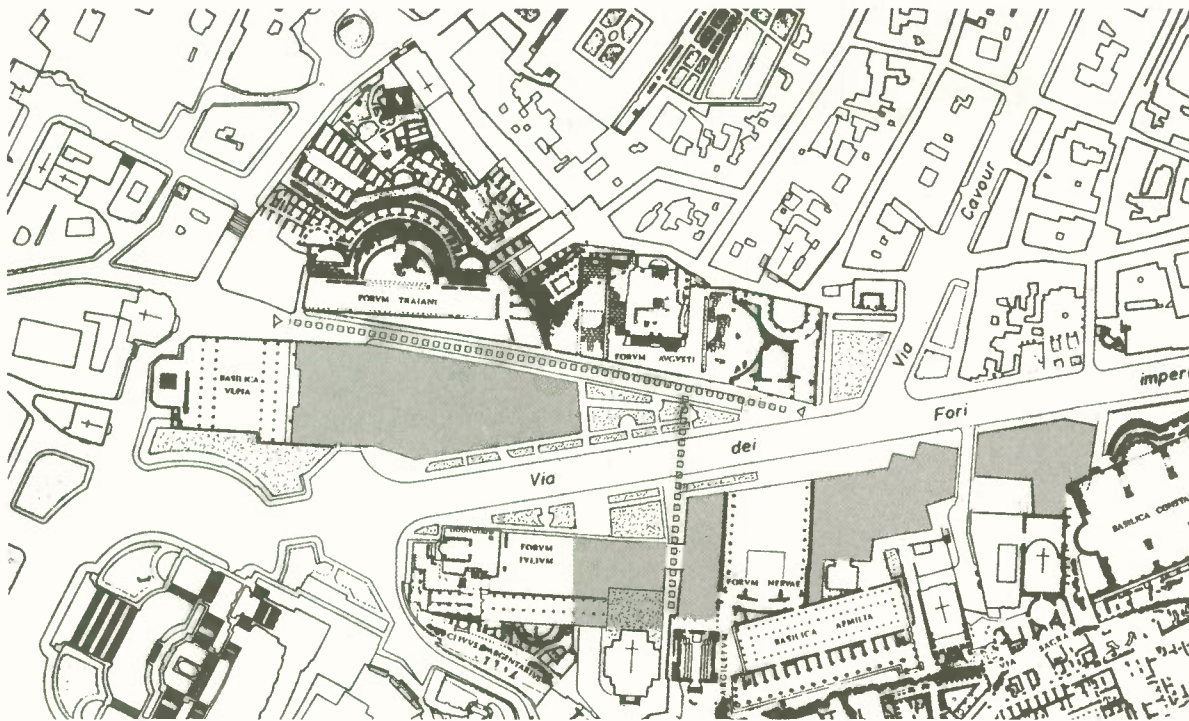
mee als het ware genationaliseerd. De Romeinse Agenzia moest voor zichzelf een nieuwe rol in het management van het evenement organiseren.

Machtsstrijd typisch voor Rome

Nu zijn conflicten en machtsstrijd tussen verschillende overheden en beslissingsbevoegde instanties typisch voor Rome. Ze werken echter verlamming in de hand. Tijdens dit Jubeljaar is het opnieuw niet gelukt om deze conflicten te overstijgen. Personen zoals Rutelli laveren daar niettemin lenig tussendoor. Zo lukte het de burgemeester benoemd te worden tot regeringscommissaris voor het Jubeljaar.

Wat het geldt betreft, betekent het Jubeljaar een forse uitgave. In totaal werd bijna zes miljard gulden gereserveerd, 3 à 3,5 miljard voor de stad Rome en Lazio, en iets meer dan twee miljard voor de andere Italiaanse steden. Aan de financiering van projecten van staatswege werd echter één strenge eis gesteld - een les die men uit de WK voetbal (1990) had getrokken: deze moesten eind 1999 gereed zijn. Het effect van die eis was dat de meeste infrastructuurprojecten van de Jubellijst werden afgevoerd: de derde metrolijn C, de noordelijke en de westelijke (kleine) ringweg (Circonvallazione) - *id est* de optimalisatie van de uit 1960 daterende Via Olimpica -, de tramlijn tussen Termini en de Sint Pieter en de zogenaamde Archeotramlijn, een initiatief van Italo Insolera.

Met het laten vervallen van de optimalisatie van de (kleine) ringweg deed men de mogelijke oplossing van het belangrijkste vraagstuk voor het Jubeljaar echter ernstig geweld aan: de bereikbaarheid van de zone van het Vaticaan op stadsregionale schaal. Wel werd de autoweg Rome-Fiumicino verbreed van 2 x 2 tot 2 x 3 rijstroken (kosten 90 miljoen) en is een deel van de GRA ¹¹ aan de westzijde van de stad verbreed (45 miljoen) - investeringen die het logisch maakten om de verbinding van en naar de door het Vaticaan gewenste parkeergarage onder de Gianicolo op deze autoweg aan te sluiten. Maar de bestaande radialen zijn



slechts minimaal aangepast en de verdeelfunctie van de tangentiale Via Olimpica is beperkt gebleven. Vanaf het noorden wordt deze garage - voor 108 bussen en 500 auto's - nu ontsloten door de weg langs de Tiber, waarvoor een verdiepte ligging bij het Castel Sant'Angelo is gerealiseerd (35 miljoen). Berdini heeft berekend dat er per dag minstens 324 bussen naar de parkeergarage komen, samen een rij van bijna vijf kilometer. Toen ik er ging kijken heb ik er echter geen bus of auto in of uit zien rijden.

Zowel bij het Castel Sant'Angelo als bij het garageplan hebben archeologen gewaarschuwd dat er zich waardevolle resten bevonden. De aanleg van de garage heeft tot een van de meest schaamtevolle situaties geleid tussen burgemeester en Vaticaan enerzijds en oudheidkundige dienst anderzijds. De antieke villa van Agrippina is definitief verwoest en beschilderde muurrestanten zijn zelfs op de vuilnishopen terechtgekomen. In het geval van de onderdoorgang bij Castel Sant'Angelo hebben de archeologen 'gewonnen' en is de onderdoorgang sterk geminimaliseerd.

Openbaar vervoer

Voor wat betreft het openbaar vervoer heeft de belangrijkste verbetering betrekking op de stations (met name Termini, Tiburtina en Ostiense) en op het metro-achtige deels tangentiale treinsysteem dat verbindingen onderhoudt tussen deze stedelijke stations en het vliegveld Fiumicino. Stedelijke metro en nationaal spoor zijn middels dit regionale tussensysteem aan elkaar gekoppeld. Overigens is de relatief hoge investering aan station Tiburtina (bijna 100 miljoen, dat wil zeggen een tiende van de totale bestedingen aan infrastructuur) niet navenant merkbaar. Daarentegen verdient station Termini wel de aandacht. Daar is - buiten het budget van het Jubeljaar - in een laag onder het frontgebouw van Montuori uit 1950 een *shopping centre* - Termini Forum - gebouwd. Dat winkelcentrum lijkt goed te functioneren. Het plein voor het station is bovendien op bescheiden wijze heringericht: de schaduwgang is op hete

dagen een verademing. De 25 miljoen kostende zogenaamde Vleugel van Mazzoni, aan de westzijde evenwijdig aan de sporen, is speciaal gerealiseerd als informatiecentrum voor pelgrims en andere toeristen, maar omdat de verbindingen met het indrukwekkende frontgebouw nog niet gereed zijn, functioneert het minder goed dan dat het eruit ziet. Toch lijkt deze Vleugel voor de toekomst een belofte. Dat geldt niet voor eenzelfde type pelgrimvoorziening nabij station San Pietro, Atrium genaamd. Dit Atrium ligt terzijde van het station, maar de balies zijn niet bemenst en de barman heeft geen enkele klant.

Is de metro C nog altijd een papieren plan, de stations op de metrolijn A die in de buurt komt van het Vaticaan zijn deels vernieuwd. Lijn C is prominent opgenomen in het nieuwe Piano Regolatore dat in de maak is, want net als lijn B, kan ook lijn C grote delen van de periferie van Rome een impuls geven.

Wat verder opvalt, is de introductie van snelbussen en de enkele nieuwe tramlijn met spiksplinternieuwe rijtuigen. Daarnaast is er een speciale, door een particulier bedrijf gerunde Jubileumbuslijn ofwel lijn J, die directe verbindingen onderhoudt tussen de zeven te bezoeken kerken en andere, meer toeristische hoogtepunten. Ze lijken vrijwel leeg rond te rijden. De meeste pelgrims komen namelijk georganiseerd per touringcar. Voor die bussen zijn verschillende parkeerplaatsen aangelegd op grote afstand van de stad. Er was ooit een wild plan om de Tiber tot een nieuwe vervoersas te maken voor boten, fietsen, voetgangers en bussen, maar daarvan is tot op heden niets terechtgekomen. Tenslotte wordt de vlieghaven Fiumicino flink verbouwd en uitgebreid. Deze verbouwing houdt vooral verband met het logistieke onderscheid tussen internationale vluchten, vluchten naar Schengenlanden en nationale vluchten en, in het algemeen, met de groei van het luchtverkeer. Maar het is wel net op tijd voor 2000. Toch blijft het verbazingwekkend dat alle reizigers met koffers op karretjes via een drietal liften van de ene naar de andere verdieping moeten.



Stazione metropolitana Cipro/Musei Vaticani



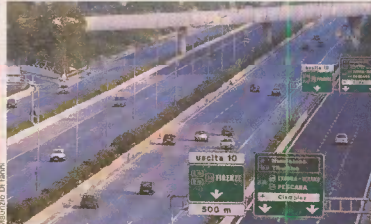
Parco Schuler

Centro Stampa di Porta Castello

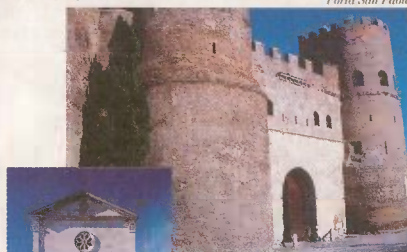


Villa Pamphili

Porta San Paolo



Autostrada Roma-Fiumicino
Il Passetto di Borgo



CHIESE

- S. Tommaso in Formis [53.300]
- S. Lorenzo fuori le mura. Restauro del complesso Laurenziano e riqualificazione dell'ambiente urbano circostante [382.659]
- S. Sebastiano fuori le mura. Restauro facciata [458.231]
- S. Sebastiano fuori le mura. Restauro opere d'arte [363.637]
- Ss. Quattro coronati [444.647]
- S. Clemente. Scavi archeologici e restauro di ambienti annessi alla basilica paleocristiana [1.050.000]
- S. Pietro in Vincoli. Restauro della facciata e degli interni [1.827.396]
- S. Maria Evangelista. Restauro delle opere d'arte [616.159]
- S. Maria in Trastevere. Restauro interno [179.630]
- S. Maria in Vallicella. Restauro delle opere d'arte (prima fase) [1.800.000]
- S. Maria degli Angeli. Restauro pavimenti interni e paramenti (prima fase) [910.807]

- Chiesa del Gesù. Restauro delle opere d'arte [774.150]
- S. Gregorio al Celio. Restauro ed intervento conservativo del prospetto della chiesa [436.485]
- S. Maria della Pace. Completamento del restauro della chiesa barocca [2.080.000]
- S. Maria d'Araceli. Restauro del campanile e della facciata [788.873]
- Ss. Andrea e Carlo al Corso. Restauro architettonico [1.877.600]
- S. Lorenzo in Lucina. Proseguimento del consolidamento e restauro [370.949]
- S. Agnese in Agone [1.061.602]
- S. Carlo ai Catinari. Interventi di consolidamento [2.211.026]
- S. Giacomo in Augusta. Interventi sulla copertura [980.686]
- S. Susanna restauro prospetti int. rifacimento coperture [759.913]
- S. Maria del Popolo. Consolidamento parziale delle sottofondazioni ed interventi sulla copertura [466.157]
- S. Andrea al Quirinale [697.061]
- S. Maria in Trastevere. Restauro cappella Alienus e indagini archeologiche [499.866]

- S. Maria in Trastevere. Restauro gruppi marmorei della cappella Alienus e della cappella Axia.
- S. Giovanni dei Fiorentini [833.596]
- S. Eustachio. Restauro. Isolitura e rifacimento tetti [749.390]
- S. Andrea delle Fratte. Restauro [545.134]
- S. Filippo Neri. Restauro architettonico della facciata [188.789]
- S. Maria in Campitelli. Restauro e intervento conservativo [769.210]
- Oratorio del Caravita. Lavori di recupero strutturale e restauro [751.431]
- Oratorio del Crocifisso e del Gonfalone. Restauro della facciata e degli affreschi [369.501]
- Oratorio del SS. Crocifisso. Restauro [413.186]
- Oratorio del Filippo. Restauro prospetto del cortile Borrominiano [319.058]
- Oratorio del Santissimo Sacramento. Restauro della facciata [26.887]
- S. Agostino. Restauro degli affreschi, stucchi e dei manufatti lignei [488.847]
- S. Andrea della Valle. Restauro degli affreschi della cupola [1.327.320]

- S. Bartolomeo de Insula. Restauro dei prospetti [437.600]
- S. Biagio e S. Maria del Divino Amore in Campo Marzio. Restauro prospetti e bonifica fondale [512.457]
- Restauro degli interni e delle finiture [705.304]
- S. Cecilia in Trastevere [482.173]
- S. Crisogono. Restauro e sistemazione annuale del Battistero paleocristiano [96.624]
- Ss. Domitiana e Sisto [648.005]
- Chiesa e convento di S. Francesco a Ripa. Restauro del muro di cinta del convento [304.663]
- S. Giuseppe dei Falegnami. Restauro degli interni [296.719]
- S. Ignazio di Loyola. Restauro della facciata e prosecuzione del restauro e consolidamento del campanile [584.859]
- S. Maria alle Fornaci. Restauro portici e facciate [704.636]
- S. Maria di Monte Santo [662.900]
- S. Maria dei Miracoli [714.766]
- S. Maria sopra Minerva. Restauro degli affreschi e degli stucchi [543.871]
- S. Maria in Trivio. Restauro degli affreschi e degli stucchi [348.274]

Overige projecten

Met alle infrastructuur (maar exclusief Fiumicino) voor auto en openbaar vervoer, aanleg van lijnen en aankoop van materieel, is een bedrag gemoeid van bijna 1 miljard gulden, een derde deel van het totale jubelbudget voor Rome en omgeving. Wat er met de andere 2 à 2,5 miljard gulden is gedaan, wordt duidelijk uit de projectenlijst die is opgenomen in het recente maartnummer van Capitolium. In hoofdlijnen en in gulden gaat het om de volgende posten:

- Restauratie kerken: 65 miljoen
- Restauratie monumenten (bruggen, muren, diverse monumenten): 100 miljoen
- Restauratie villa's en tuinen: 55 miljoen
- Restauratie, uitbreiding en heropening musea: 120 miljoen
- Archeologie / en archeologische parken: 100 miljoen

Samen 440 miljoen voor restauraties, kunst en cultuur

- Stedelijke herinrichting / pleinen / straten: 360 miljoen
- Milieu: 35 miljoen

Samen 395 miljoen voor de openbare ruimte

- Dienstverlening - servicepunten: 100 miljoen
- Gezondheid: 180 miljoen
- Stedelijke hygiëne: 75 miljoen
- Politie en veiligheid: 100 miljoen
- Agenzia Giubileo: 200 miljoen
- Werkgelegenheid voor de jeugd: 10 miljoen

Samen 665 miljoen voor service, veiligheid enzovoort.

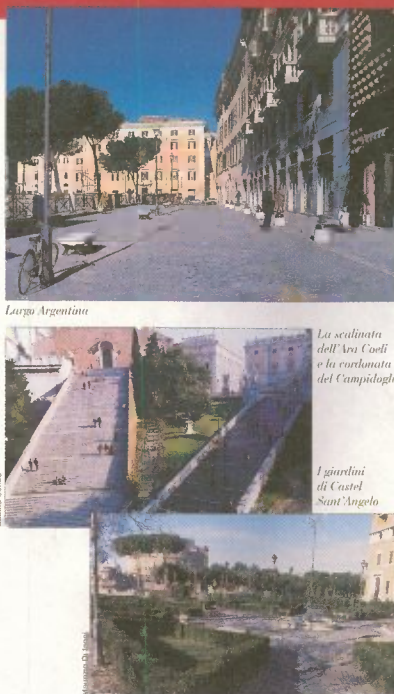
Tevens blijkt dat van de ongeveer 800 projecten in Lazio er maar 80 zijn vertraagd, waarvan dertig in de gemeente Rome. Daar was zo'n 30 miljoen gulden mee gemoeid, kortom minder dan één procent. Met de 1.000 miljoen voor infrastructuur en los daarvan de 40 miljoen voor de parkeergarage die op Vaticaans grondgebied is gerealiseerd, komt het totaal nu geormerkte op 2,5 miljard. De bestemming van 0,5 à 1 miljard gulden is dus (nog) onbekend.

Zichtbaar resultaat

Alle geld en inspanningen hebben zichtbaar resultaat opgeleverd, ook al is niet alles gelukt. Zoals al gezegd, staan de barokke kerken er allemaal stralend bij. Daarnaast wordt het plan uitgevoerd om met name de wijken in de periferie te voorzien van in totaal 50 nieuwe kerken, veelal gecombineerd met buurthuisachtige voorzieningen en een buurtplein. Aan een van die kerken werd een symboolfunctie toebedeeld: kerk van het jaar 2000. En voor die kerk, gelegen in de oostelijke periferie nabij de Via Casilina in Tor Tre Teste, werd een internationale besloten prijsvraag uitgeschreven. Het winnende ontwerp van Richard Meier is op dit moment in uitvoering, maar er is nog weinig of niets van te zien.

Voor wat betreft de musea is de verbouwing van het Nationale Museum in de thermen van Diocletianus vermeldenswaard, anders dan de verbouwing van de Capitolijsse

Een greep uit de bouw- en restauratieprojecten in het kader van Jubeljaar 2000.
(Bron: Capitolium Giubileo, maart 2000)



ro al Quirinale
ro degli affreschi e degli stucchi [215.820]
Restaurato degli affreschi e degli stucchi [196.500]
dell'Orto. Restaurato della zona absidale [368.916]
in Porta Paradiso.
ro dei prospetti e delle facciate (prima fase) [434.571]
in Padiglione.
ro dei prospetti e delle facciate (prima fase) [376.598]
dei Sette Dolori.
ro dei prospetti e delle facciate (prima fase) [501.440]
della Scala.
ro della facciata e del retro prospetto [270.974]
in Traspontina.
ro dei prospetti e delle facciate (prima fase) [504.057]
in Traspontina.
ro dell'apparato decorativo
delle (prima fase) [227.721]
le. Restaurato della cripta [371.199]
[379.915]
in Montorio. Restaurato Globale (prima fase) [333.671]
[265.467]
ore in Laura. Restaurato Globale [478.261]
in Salaria e Convento. Restaurato Globale [935.198]

S. Tommaso in Parione [350.275]
S. Agnese fuori le mura.
Scavo, restauro e recupero (prima fase) [1.398.683]
Chiesa della Annunziata.
Consolidamento e restauro del complesso [676.782]
S. Pancrazio. Restaurato conservativo,
consolidamento strutturale del cassettonato ligneo seicentesco
arricchito e tetti. [854.745]
Albergo delle Tre Fontane. Restaurato complessivo [5.572.953]
S. Zotico-Catacombe.
Scavo, restauro e valorizzazione [1.000.000]
S. Maria del Popolo [786.600]
Oratori Sant'Andrea e Santa Silvia (affreschi).
Cappella di Santa Barbara (prospetto).
Biblioteca di Papa Agnato (portale) [398.132]
S. Gregorio Magno (facciata e scalinata) [221.464]
S. Tommaso in Formis (capitello) [255.035]
S. Giovanni e Paolo [1.221.631]
S. Maria in Domnica [105.172]
Musealizzazione e finalizzazione
all'accoglienza di visitatori alla casa romana
sotto i Ss. Giovanni e Paolo al Celio [600.000]
S. Biagio alla Pignatta [244.570]

Chiesa e convento di S. Francesco a Ripa.
Restaurato degli affreschi e del muro di confine [640.000-0,08]
S. Maria ai Monti.
Restaurato degli affreschi e degli stucchi [1.057.032-0,24]
S. Croce in Gerusalemme.
Scavi archeologici, restauro del complesso monumentale
ed allestimento museale [4.000.000-0,12]
S. Maria degli Angeli. Ristrutturazione [1.770.000-0,10]

MONUMENTI

Ponti
Restaurato conservativo dei ponti Vittorio Emanuele II,
Umberto I, Regina Margherita e Cavour [3.841.626]
Restaurato conservativo di ponte Caino Cestio,
ponte Duca D'Aosta, cavalcavia sul Muro Torto [6.792.803]
Restaurato conservativo di ponte Flaminio
ed imperializzazione di ponte Testaccio [7.183.726]
Restaurato conservativo di ponte Risorgimento [2.676.957]
Indagini preliminari e restauro conservativo
di Ponte Sisto [3.893.188]
Restaurato conservativo di ponte Feltrino [1.897.782]
Restaurato conservativo di ponte Nomentano [1.897.782]

Mura
Restaurato di Porta S. Paolo [1.197.118]
Restaurato di Porta S. Sebastiano [1.814.354]
Interventi di manutenzione straordinaria e restauro
nei tratti murari tra Porta Latina e Porta Metronia [1.762.547]
Restaurato di Porta S. Giovanni e tratto di mura
da Porta Asinaria all'anfiteatro Caesareo [2.072.599]
Restaurato di Porta Maggiore, dei tratti di mura adiacenti
e sepolcro di Etrusca [1.844.799]
Interventi di manutenzione straordinaria e restauro
di Porta Tiburtina e dei tratti di mura
fino all'attraversamento ferroviario [1.393.736]
Restaurato conservativo e consolidamento
del complesso monumentale di Porta Pia [1.736.034]
Restaurato ed adeguamento della Porta del Popolo [1.730.751]
Restaurato, consolidamento, musealizzazione
ed adeguamento alle normative di sicurezza
dell'edificio di Porta San Pancrazio [1.035.658]
Interventi di restauro e consolidamento
delle mura Gianidomestri nel tratto
Porta S. Pancrazio-Porta Portese [1.478.663]
Interventi di restauro e consolidamento delle Mura Aureliane
nel tratto Campo Baorio-largo Lazzerini [1.567.341]

musea in het Campidoglio, die teleurstelt qua materia-
lisering en detaillering.¹² De nieuwe annex van de
Capitolijnse musea in de voormalige elektriciteitscentrale in
Ostiense, Montemartini, is daarentegen uitzonderlijk mooi
en verrassend: eindelijk heeft Rome iets gedurfd. Maar de
eerlijkheid gebiedt te zeggen dat dit project al enkele jaren
gereed is en eigenlijk buiten het Jubeljaar valt. De her-
openende??? Domus Aurea, het museum Altemps alsook de
gerestaureerde Villa Quintilli aan de Via Appia bieden de
bezoeker nog enkele indrukwekkende attracties.
Het plan van Richard Meier voor het nieuwe museum van
de Ara Pacis nabij het mausoleum van Augustus, deel van
een meeromvattend Masterplan voor dit ook door Mussolini
verbouwde gebied, is nog niet gestart.
Vermeldenswaard zijn ook de archeologische opgravingen.
Voor het eerst sinds de tijd dat Mussolini de huidige Via dei
Fori Imperiali aanlegde en waarvoor een gigantisch stuk
binnenstad met de grond werd gelijk gemaakt, wordt er
weer gegraven in het gebied van de fora, namelijk in de
groene perken tussen de banen asfalt. Voor sommigen,
waaronder Insolera en Berdini echter gaat dit niet ver
genoeg en zou de hele Via dei Fori Imperiali moeten worden
uitgegraven en ingericht tot een archeologisch park van
formaat.
Een eerste stap in die richting is wel gemaakt in het gebied
tussen de Via Appia en de Via della Caffarella. Op zondag is

de Via Appia over de hele lengte het domein van langzaam
verkeer. Maar een gemiste kans is mijns inziens het door het
stadsdeel geopperde en ver uitgewerkte plan voor de
renovatie van het nog altijd bestaande traject van de Via
delle sette chiese tussen twee van de zeven basilieken San
Paolo en San Sebastiano.
Daarnaast is er een 'plan van de 100 pleinen' opgesteld, dat
voorziet in de aanleg en herstel van tal van pleinen zowel in
het centrum als in de periferie. Veel pleinen in de historische
stad zijn vrijgemaakt van auto's. Het asfalt is vervangen
door Romeinse *celci*. Ook al kan men twijfelen aan de tech-
nische uitvoering, over het geheel genomen is het aanzien
van de stad aanzienlijk verbeterd.
Buiten de orde van alle Jubelprojecten valt het in aanbouw
zijnde maar ernstig vertraagde Auditorium naar een plan
van Renzo Piano aan de noordkant van de stad in Flaminio.
Het complex voor een drietal muziekzalen met daartussen
de resten van een antieke villa staat in de steigers. Met het
plan van de architect Massimiliano Fuksas voor het congres-
centrum in EUR wordt Rome straks, behalve voor antieke en
barokke kunst, ook een bezoek waard om zijn hedendaagse
architectuur.
Balans
De belangrijkste kritiek op de Jubelprojecten wordt ver-
woord door Paolo Berdini in zijn boekje Il Giubileo senza



Eén van de nieuwe kerken in het kader van jubeljaar 2000.
(Bron: *Progetto Roma, La città del 2000*)

citta. Volgens hem wordt het Jubeljaar - zoals de stadsontwikkeling in Rome sowieso - vooral door uitzonderlijke projecten gekenschetst, waarvan de betekenis voor de stad als geheel beperkt is. De relatie met het nieuwe in ontwikkeling zijnde Piano Regolatore is niet gelegd, ook al uit hij forse kritiek op dat plan. Opnieuw ziet hij het bewijs geleverd dat een evenement als dit de stad meer kwaad dan goed doet, voorzover *ad hoc*-ideeën mogelijke structurele ingrepen van de eerste plaats verdringen. De kans om een impuls te geven aan de metropolitane meerkernige stad is niet aangegrepen. Er is geen sprake van structurele ingrepen, noch qua infrastructuur, noch voor wat betreft de creatie van nieuwe centra in de periferie om de centrale stad te ontlasten. Er is gebrek aan samenhang, aan een meeromvattend stedenbouwkundig plan. Volgens Berdini hebben de Jubelprojecten de kloof tussen centrum en periferie alleen maar vergroot. En hij neemt het Rutelli kwalijk dat hij, met de aanmelding in 1996 van Rome als kandidaat voor de Olympische Spelen in 2004, van incident naar incident springt in plaats van een structurele aanpak voor de problemen van de stad te entameren.

Toch deel ik Berdini's harde oordeel niet.

Het is waar dat met alle musea, diensten, kerken, parken en pleinen de aantrekkelijkheid van de stad met name voor de bezoeker is vergroot. En het valt te betwijfelen of deze projecten voor de inwoners van Rome zelf meer betekenen dan een cosmetische ingreep. Want er is voor wat betreft het dagelijkse leven nog altijd meer niet dan wel verbeterd. De woonomstandigheden in de verre periferie en de ontoereikende infrastructuur leggen een zware wissel op het dagelijkse welbevinden. De lange reistijden, de luchtvervuiling en het onophoudelijke lawaai werken vermoeiend.

Het is echter evident dat een periode van twee, drie jaar (1997-2000) buitengewoon kort is en het zou vals zijn te

verwachten dat in die korte tijd de planologische ellende van 50 jaar kan worden weggeruimd. Maar het is sowieso de vraag of een alomvattend stedenbouwkundig plan voor een gebied zo groot als Rome überhaupt zinnig en denkbaar is.¹³ En als het al denkbaar is, hoe regel je de uitvoering vervolgens?

Rome kende in het nabije verleden een extreem hoge dichtheid aan zo niet alomvattende dan toch veelomvattende ruimtelijke plannen. En zoveel plannen er zijn gemaakt, zo weinig is er gerealiseerd. Het inspirerende van al die plannen is dat ze allemaal én structureel én architectonisch van aard zijn. Dat is anders dan in de Nederlandse praktijk waarin de mate van abstractheid *casu quo* concreetheid varieert naar de schaal waarop het plan in kwestie betrekking heeft. Toch blijkt het ook in Rome uitzonderlijk moeilijk om bij afzonderlijke projecten de grote lijn in de gaten te houden. Dat laat zich voor wat betreft de Jubelprojecten met name concluderen uit het feit dat de infrastructurele projecten en de andere projecten eigenlijk weinig of niets met elkaar te maken hebben. Waar Sixtus' plan voor het Jubeljaar 1600 achteraf bezien de oplossing van mobiliteitsproblemen combineerde met het scheppen van voorwaarden voor project- en zelfs stadsontwikkeling, is de drie miljard Romeins jubelgeld van het jaar 2000 minder slim gepend. Het lijkt er met de ellenlange lijst van projecten ook op dat men niet heeft kunnen of willen kiezen, alsof iedereen een beetje tevreden gesteld moest worden. De nieuwe kerken en pleinen zijn zelfs letterlijk 'democratisch' over de stad verstrooid. Er is eigenlijk niet één project dat er echt uitspringt als hét millenniumproject. Door de bomen van de vele projecten is het bos van de strategische samenhang uit het zicht. Daarentegen is onmiskenbaar dat het pragmatisme van vandaag voor Rome 2000 (eindelijk) wel concrete resultaten heeft opgeleverd. Liever enkele nieuwe projecten dan een boekenkast vol papieren plannen en intenties. In plaats van een twintigste-eeuwse planningpraktijk die middels alomvattende plannen en wetgeving krampachtig maar vergeefs probeerde tegenwicht te bieden aan de ongebreidelde bouw- en speculatiepraktijken, lijkt een pragmatische aanpak in de Italiaanse situatie meer gepast en effectief. De Jubelprojecten sluiten in die zin aan op de filosofie die in het nieuwe Piano Regolatore voor Rome wordt gehanteerd: *il pianificar facendo*, het al doende plannen maken. Dat stemt hoopvol dat de daadkracht van het Jubeljaar een verdiend vervolg krijgt voor Rome 2001, 2002, 2003, kortom voor de eeuwige stad.

Noten

- 1 Zie La Repubblica 30-6-2000.
- 2 Capitolium, jan.1998 p. 18.
- 3 F.P. Fiore, Capitolium jan. 1998 p. 21.
- 4 R. Ingersoll, The possesso, the Via Papale, and the stigma of Pope Joan, in: Urban rituals in Italy and the Netherlands, H. de Mare & A. Vos (eds.), Van Gorcum Assen 1993.
- 5 Bernabei, p. 35-40.
- 6 Dit waren de Via Felice, van S. M. Maggiore enerzijds naar de Trinita dei Monti en anderzijds naar de S. Croce; de Via Gregoriana, van S. M. Maggiore naar S. Giovanni; de Via Panisperna, van S.M. Maggiore naar het plein met de zuil van Trajanus; en de Via di Porta S. Lorenzo, van S. M. Maggiore naar de gelijknamige poort.
- 7 Het betrof hier de Via S. Giovanni tussen S. Giovanni en het Colosseum en vandaar verder richting St. Pieter (langs de in 1599 ingewijde Chiesa Nuova), alsmede de onderlinge verbindingen tussen de S. Paolo, S. Croce, S. Giovanni en S. Lorenzo, waaronder de Via delle sette chiese.
- 8 F.P. Fiore, Capitolium jan. 1998 p. 23-25.
- 9 Voor wat betreft de stedenbouwkundige projecten is het Jubeljaar van 1950 eveneens het memoreren waard. Naast de ingrijpende sloop van de zogenaamde Spina di Borgo, een dichtbebouwde volkswijk, ten behoeve van de aanleg van de Via delle Conciliazione als een soort oprijlaan naar het Sint Pietersplein - en nu voor het Jubeljaar 2000 vrijgemaakt van autoverkeer - geeft de bouw van het frontgebouw van station Termini, naar het prijsvraagontwerp van Montuori blijk van architectonische en functionele vernieuwing, die tot op heden bekoren kan. De recente aanpassingen in het kader van 2000 hebben zich daar moeiteloos kunnen invoegen.
- 10 De locatie van de eur wijk paste in Mussolini's voornemen om de stad te laten doorgroeiën tot aan de zee, langs de daartoe aangelegde Via Cristoforo Colombo en over de Via dell'Impero dwars door het archeologisch gebied heen verbonden met Piazza Venezia. Het is deze vlakte van Mussolini's Via dell'Impero die tal van keizerlijke fora toedekt, waar recentelijk nieuwe opgravingen zijn gestart.
- 11 De GRA is de ringweg om Rome met een lengte van 71 kilometer en een diameter van 21 kilometer.

12 Aymonino's plan voor de Giardino Romano in het Campidoglio is ook nog niet gereed.

13 Grondgebied Rome totaal: 129.000 hectare, 2,7 miljoen inwoners. Binnen gra: 31.500 hectare, 2 miljoen inwoners.

Literatuur

- Paolo Berdini, *Il giubileo senza citta*, Ed. Riuniti 2000.
- Roberta Bernabei, *Roma nel giubileo*, Rizzoli 1998 Claudia Calvaresi, L'Agenzia per il Giubileo: l'efficacia del soggetto del piano, in: *Urbanistica* nr. 110, januari-juni 1998.
- Marco Cremaschi, Roma dopo il Giubileo, in: *Urbanistica* Dossier nr. 18, nov.-dec. 1998.
- Francesco Paolo Fiore, Scadenze giubilari e trasformazioni urbanistiche, in: *Capitolium* jan. 1998.
- Gabriele M. Guarrera, *Via delle sette chiese in Roma*, Gangemi ed. 1997.
- Renata Ingrao e Roberto Rizonico, Giubileo Finale d'Opera, in: *Capitolium* nr. 13, maart 2000.
- Italo Insolera & Francesco Perego, *Archeologia e citta, storia moderna dei Fori di Roma*, Ed. Laterza 1983 (herdruk 2000).
- Mario Manieri Elia, I Giubilei nella storia di Roma, in: *Zodiac* nr. 17, mei 1997.
- Maurizio Marcelloni & Daniel Modigliani, La macchina del piano, in: *Urbanistica* nr. 106, januari 1996.
- Filippo La Porta e Rossella Riti, Un'accoglienza straordinaria en ben sorvegliata, in: *Capitolium* nr. 9, juni 1999.
- Progetto Roma. *La citta del 2000*, Gangemi ed. 1998.
- Roberto Rizonico, Tutte le opere del Da Vinci, in: *Capitolium* nr. 9, juni 1999.
- P. O. Rossi, Roma, *guida all'architettura moderna 1909 - 1984*, Ed. Laterza 1984.
- Mario Sanfilippo, L'anno santo e i suoi papi, ste secoli di grandi eventi, in: *Capitolium* jan. 1998.
- Cesare de Seta, L'architettura contemporanea alle prese con il sacro, in: *Capitolium* jan. 1998.
- Verso il nuovo piano regolatore. *Le citta di Roma*, Comune di Roma, brochure bij het gelijknamige congres juli 2000.
- Zodiac* nr. 17, mei 1997.

Breeze of AIR

Rotterdam 2001

Rotterdam is een moderne architectuurstad, havenstad, open stad, werkstad en stad van vele culturen. Kortom, Rotterdam is vele steden. Als bijdrage aan dit motto van Rotterdam 2001 Culturele Hoofdstad van Europa zal van 5 mei tot en met 1 juli 2001 de manifestatie Breeze of AIR plaatsvinden. In deze manifestatie zal de culturele dimensie van de openbare groene ruimten in Rotterdam worden onderzocht.

Anne-Mie Devolder,
Chantal van der Zijl
Stichting AIR, Rotterdam

In de zevende editie van Architecture International Rotterdam (AIR)¹ wordt het begrip stadstuin als metafoor van de *hortus conclusus* (omsloten tuin, oftewel 'afgesloten' tuin) in Rotterdam geïntroduceerd. Spil van de manifestatie is de ontwerpogave voor negen (semi)openbare stadstuinen door negen ontwerpers uit de westerse en niet-westerse tuintraditie. Vanaf 2001 wordt een aantal van deze tuinen gerealiseerd. Maar eerst worden de ontwerpen gepresenteerd op een tentoonstelling in Witte de With, Centrum voor Hedendaagse Kunst te Rotterdam samen met projecten van internationale kunstenaars over dit thema. Voor geïnteresseerden worden open-tuindagen en wandelingen in de wijken en langs singels georganiseerd om te tonen hoe Rotterdam naast een architectuurstad ook een groene stad is. Theatermakers creëren voor omwonenden en bezoekers bijzondere ontmoetingen op een aantal van de ontwerplocaties. De manifestatie wordt afgerond met debatten naar aanleiding van de ontwerpen tussen de ontwerpers, kunstenaars, bestuurders, opdrachtgevers, beheerders, gebruikers en bewoners. Alle resultaten en bevindingen zullen aan het eind van 2001 verschijnen in een tweetalige publicatie.

Met *Breeze of AIR* wordt op de eerste plaats de betekenis onderzocht van wat een stadstuin zou kunnen zijn voor de bewoners en bezoekers van Rotterdam. Uiteraard is de persoonlijke beleving van een tuin afhankelijk van ieders leeftijd, geslacht, opleiding, inkomen, etniciteit en leefstijl. In overeenstemming met de toenemende individualisering, heterogeniteit en mobiliteit die de hedendaagse samenleving kenmerken, uit de behoefte aan groen van mensen zich door een enorme verscheidenheid aan wensen en verlangens. *Breeze of AIR* stelt als opgave die behoeften op het spoor te komen en daar vorm aan te geven. Naast deze maatschappelijke context is ook de veranderende professionele en beleidsmatige context aanleiding voor het initiatief.²

Maatschappelijke context

De manifestatie biedt mogelijkheden om op experimentele wijze onderzoek naar veranderingen in het stedelijk leven te verrichten en activiteiten en interventies in de groene ruimte te initiëren. Naast de invloed van factoren als een florerende economie en meer vrije tijd lijkt de herwaarde-

ring van de tuincultuur hand in hand te gaan met de toenemende dynamiek van de maatschappij. Naarmate de stad compacter wordt en het leven hectischer, groeit de behoefte van mensen aan buitenruimte. Dit wordt door de regering onderkend. Deze stelt dat stress de wens naar natuur vergroot. In de nota 'Natuur, Bos en Landschap in de eenentwintigste eeuw' formuleert het kabinet een natuurbeleid 'Van voordeur tot Waddenzee'. Natuur moet daarin bijdragen aan een excellent leefklimaat, waarin het weer normaal is dat gierzwaluwen boven de stad zweven en stadskinderen in de sloot om de hoek salamanders en stekelbaarzen vangen.³

De stadstuin vormde historisch gezien een wezenlijk onderdeel van de stad, maar kon in de stedenbouw als cultureel gegeven niet op continuïteit rekenen. Juist in de openbare ruimte van de stad komen omgevingspsychologische, sociaal-maatschappelijke en economische patronen tot uiting. De spanning tussen publiek en privaat, tussen anoniem en benoemd, tussen universeel en specifiek, wordt in de openbare ruimte dagelijks opgebouwd maar ook weer afgebouwd. Parken en pleinen fungeren als ontmoetingsplaatsen voor families en jongeren uit andere culturen. Regelmatig vormen ze ook podia voor culturele manifestaties. De introductie van de stadstuin als *refugium* of oase komt tegemoet aan toenemende behoefte van de stadsbewoner om te genieten van de natuur en de wisselende seizoenen dicht bij huis. De stadstuin heeft de potentie om de kwaliteit van het wonen, de directe leefomgeving en daarmee de waarde van het onroerend goed te verhogen. *Breeze of AIR* onderzoekt de nieuwe mogelijkheden van de stadstuin door deze in een hedendaagse stedelijke context te plaatsen.

Professionele context

De tuinkunst is een van de belangrijkste historische pijlers van de landschapsarchitectuur. Tot in de vorige eeuw was de tuinkunst bovendien een van de meest vooraanstaande vormen van cultuurproductie, niet in de laatste plaats in Nederland. Rond de vaderlandse tuinarchitectuur hebben zich recent twee complementaire bewegingen voorgedaan, onder meer aangewakkerd door publicaties van vele, uiteenlopende tuinontwerpers. Enerzijds is het hebben,

aanleggen en verzorgen van een eigen tuin in hoge mate ontdaan van zijn elitaire karakter. Anderzijds is de volledig onder architectuur aangelegde privé-tuin een zeldzaamheid geworden. Actuele, spraakmakende tuinarchitectuur ontstaat alleen nog in opdracht van bedrijven die hun *corporate identity* met een fraai ingerichte kavel ondersteunten willen zien. Dat geeft deze tuinen ook de aantrekkelijke 'lading': privaat of semi-openbaar in plaats van 'voor iedereen', zoals plantsoenen of parken. Daarom zou de overheid, maar ook private partijen, zich moeten opwerpen als opdrachtgever van deze speciale groenruimten. Oplossingen hiervoor zitten in de *tuinkunst*: de overheid investeert hierin zoals ze al in kunst in de openbare ruimte investeert, stimuleert het beleid zoals bijvoorbeeld met de landgoederen, subsidieert het beheer van private tuinen met als tegenprestatie dat de eigenaar ze openstelt. Kortom, het ontwerp, de aanleg en het beheer van de publieke en de private tuin zijn aan herwaardering toe. Het is voor de landschapsarchitectuur, die zich in Nederland vooral bezighoudt met multisectorale en complexe planvormings- en inrichtingskwesties, nog steeds van groot belang dat op de schaal van de tuin, de hof en de *cour* met het vak wordt geëxperimenteerd en dat kennis en ervaring op internationale schaal worden uitgewisseld.

Beleidsmatige context

Sinds de aanleg van grotere stadsparken is het stedelijk leven op alle fronten veranderd, maar zijn de parken hetzelfde gebleven. De veronderstelde behoefte aan groene voorzieningen in de dagelijkse leefomgeving van de moderne stads-

bewoner is door stadsplanners en beleidsmakers gedurende de wederopbouwperiode en ook daarna, vooral naar kwantitatieve doelen vertaald. Zo heeft Rotterdam van alle grote steden in de Randstad het meeste groen per inwoner. Tegelijkertijd is vast te stellen dat de kwalitatieve ontwikkeling van al dat groen daarbij sterk is achtergebleven. Was de creatie van een stadspark ooit een daad van een hoog cultureel kaliber, nu lijkt de stedelijke groenplanning afgeleden te zijn tot een verplicht planologisch nummer. In veel stadsuitbreidingsprojecten van de jaren '60 en '70 vormt groen meer het vulmiddel van de plankaart dan dat het bijdraagt aan de kwaliteit van de stedelijke omgeving.

Tegenwoordig wordt groen veelal ingezet als camouflage van geluidsbelastende locaties, een voltooide afvalstort of een sterk vervuilde bodem. Illustratief is dat de identiteit, toegankelijkheid en gebruikskwaliteit van de parken en plantsoenen te wensen over laat. Het overgrote deel van de groene ruimten in Rotterdam is dan ook te kwalificeren als 'groene moes', waaraan de stad te weinig expressiviteit en woonkwaliteit kan ontleenen.

Tegen die achtergrond is in Het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 een nieuwe typologie voor de Rotterdamse groene ruimte geïntroduceerd, de stadstuin,⁴ die aan de wens tot een betere benutting en differentiatie van het groen tegemoet komt. In het plan wordt voorgesteld in het vervolg een viertal categorieën te hanteren: stadstuinen, stadsparken, stadsbossen (en -plassen) en tenslotte stadslandschappen.⁵ Deze onderverdeling dekt het complete scala aan wenselijke groene stadsruimten in het spanningsveld tussen publiek en privaat, en geeft richting aan de (her)verdeling van finan-



Het dak van werkplaatsengebouw Las Palmas.

(Foto: Rob Ponsen, Rotterdam)



Groen in hartje Rotterdam bij de Lijnbaan.
(Foto: Rob Ponsen, Rotterdam)

ciële, programmatische en beheertechnische inspanningen op stadsniveau.

Het aandeel semi-openbaar groen binnen Rotterdam dat anno 2000 het predikaat stadstuin verdient, is zeer klein. Rotterdam heeft, anders dan steden zoals Delft, Leiden, Amsterdam of Groningen, nauwelijks intieme, duidelijk begrensde tuinachtige oases waarin een hoogwaardige inrichting gepaard gaat met intensief onderhoud. In het kader van *Breeze of AIR* wil stichting AIR zich inzetten voor meer differentiatie in het stedelijk groen en de categorie 'stadstuin' in Rotterdam van een hedendaagse connotatie voorzien, dit fenomeen versneld in het stadsbeeld introduceren en het op zijn levensvatbaarheid testen.

Onderzoek en ontwerp

De manifestatie is als gezegd in eerste instantie een onderzoek naar de culturele betekenis en het gebruik van de stadstuin in de context van de bovengenoemde veranderende beleidsmatige, professionele en maatschappelijke ontwikkelingen. Thema's die aan de orde komen, zijn betekenis en gebruik van de tuin (tussen kijken en gebruik), semi-openbaarheid (tussen privatiseren en verstedelijken), nieuwe vormen van beheer (tussen overheid en private partijen), de tuin tussen natuur en cultuur en de tuin als onderdeel van het netwerk versus identiteitsdrager voor de plek. Uitkomsten van dit onderzoek vormen een bijdrage aan de ontwerpgevaren. Door een combinatie van ontwerplocaties die verschillen wat betreft eigendom, beheer, ligging en mate van openbaarheid, wordt door middel van ontwerpen onderzocht hoe de kwaliteit van de stedelijke groenvoorziening kan worden verbeterd. Doel is om met behulp van

stedebouwkundige en vooral landschapsarchitectonische 'acupunctuur' de culturele dimensie van de (groene) openbare ruimte op een hoger kwaliteitsniveau te brengen. Door een (her)introdactie van de typologie van de omsloten tuin op bepaalde plekken in de stad, wordt met *Breeze of AIR* geprobeerd een eerste aanzet te geven tot verbetering van de kwaliteit van het stedelijk groen in zijn totaliteit. De ontwerpen voor de stadstuinen zijn een bijdrage aan mogelijke nieuwe vormen voor stedelijke cultuur en vrijetijdsbesteding. De manifestatie beoogt niet direct de problemen van beheer en onderhoud van de groenvoorzieningen op te lossen, maar zal daar in de opgave, de debatten en aanbevelingen wel aandacht voor vragen en andere potenties en kansen aanboren. Daarom zullen strategie en aanpak voor beheer en onderhoud een wezenlijk onderdeel uitmaken van de ontwerpogave.

Ontwerplocaties en keurmeesters

Om de beoogde doelen te bereiken en daadwerkelijk een debat over en een mentaliteitsverandering ten aanzien van vernieuwende vormen van inrichting, beheer en gebruik van stedelijk groen te ontketenen, zijn voor *Breeze of AIR* als zwaartepunt van de manifestatie negen ontwerplocaties geselecteerd: de uitbreiding van het arboretum Trompenburg aan de oostrand van de stad; de binnentuin van Museum Boijmans Van Beuningen in het Museumpark (zie foto); het dak van werkplaatsengebouw Las Palmas op de Wilhelminapier van de Kop van Zuid (zie foto); de Lijnbaanhoven Joost Banckertplaats en Jan Evertsenplaats in hartje centrum (zie foto); het overgangsgedebied tussen het Museumpark en het Park aan de Maas oftewel de 'Wilde



Het Oude Noorden
(Foto: Rob Ponsen, Rotterdam)

Tuin' aan de voet van de faculteit van de Erasmus universiteit; de Valkeniersweide als uitloper van het Zuiderpark en onderdeel van het tuindorp Vreewijk; het Spinozapark in de jaren '60 wijk Lombardijen; binnen een gesloten bouwblok in de negentiende-eeuwse wijk het Oude Noorden (zie foto); en tot slot het toekomstige centraal station van Rotterdam.

Bij de keuze van deze negen locaties is gelet op differentiatie voor wat betreft type ontwerpogave, opdrachtgever, ligging in de stad, katalysatorfunctie, voorbeeldfunctie voor stedelijke gebieden elders in Nederland, het mogelijke gebruik van de tuin, de mate van semi-openbaarheid, verschillende vormen van beheer, verschillende relaties tussen natuur en cultuur en de tuin als identiteit voor de plek.

Uiteraard is het van belang dat naast de negen casuïstieke studies ook een analyse wordt gemaakt van de totale groenstructuur van Rotterdam. Daarom is een ander zwaartepunt van *Breeze of AIR* de analyse van die groenstructuur door een tweetal internationale autoriteiten op het gebied van het ontwerpen van en het reflecteren op de openbare ruimte. Deze zogenoemde keurmeesters dienen te zijner tijd tevens te reageren op de voorstellen voor de ontwerplocaties.

Bereik

Breeze of AIR zal net als voorgaande AIR-manifestaties exemplarisch zijn voor de actuele architectonische en stedenbouwkundige opgaven in de Europese stad. Zo had AIR-Kop van Zuid als onderwerp de reconstructie van verouderde havengebieden en de bijdrage daaraan voor de revitalisering van de stad, maar ging ook over de cultuur van havensteden en over het uit elkaar groeien van haven en stad. AIR-

Spoortunneltracé vestigde de aandacht op het 'collectieve geheugen' van de stad en de betekenis van architectonische en stedenbouwkundige structuren daarvoor. AIR-Alexander wierp licht op de periferie van de stad of beter gezegd tussen steden, daar waar de stad telkens verder gaat, maar dan vanuit een discussie over de veranderingen van stad en stedelijkheid. Bij AIR-Zuidwaarts/Southbound stond een nieuwe relatie tussen stad en platteland vanuit een integrale visie op kwesties als verstedelijking, mobiliteit, landbouw, natuur en recreatie centraal. Het onderzoek dat elke AIR-manifestatie in feite is, is veel meer een poging om een bepaalde ruimtelijke conditie te begrijpen, om grip te krijgen op de dynamiek en de weerstand van een type plek in het veranderend stedelijk veld.

Met de actualisering van de omsloten tuin voor de hedendaagse stad willen wij een injectie geven aan de algemene discussie over de functie en betekenis van het stedelijk groen voor de kwaliteit en de leefbaarheid van de stad. Wij willen bewoners, bezoekers, beleidsmakers en ontwerpers van Rotterdam op een andere manier laten kijken, bewegen en genieten van de stad.

Met deze manifestatie verwacht stichting AIR de wensen voor stedelijke groen inzichtelijk te maken, vernieuwende en inspirerende ontwerpen voor stadstuinen, strategische beheermethoden en een stevig debat over de toekomst van het openbaar stadsgroen neer te zetten. *Breeze of AIR* haakt in op het groeiende algemene besef dat een hoogwaardig ingerichte openbare ruimte een duidelijk stedelijk imago 'terugverovert' op de uniformerende trends van na de Tweede Wereldoorlog,⁶ zeker nu de regering heeft gesteld dat iedereen recht heeft op natuurbeleving dichtbij huis.

Noten

1 Architecture International Rotterdam (AIR) is, net als Poetry International Rotterdam en Film International Rotterdam, geïnitieerd en mogelijk gemaakt door de Rotterdamse Kunststichting, daarna verzelfstandigd en ondergebracht in een onafhankelijke stichting. De algemene doelstelling van de stichting is: het organiseren van manifestaties op gebied van architectuur (stedebouw, landschapsarchitectuur en vormgeving), met name de meerjaarlijkse manifestatie 'Architecture International Rotterdam' (AIR). AIR onderzoekt architectonische vraagstukken van de Europese stad, met als casus Rotterdam en regio. AIR fungeert als onafhankelijk laboratorium voor stedenbouwkundige en architectonische kwesties. Het verbindt lokale onderwerpen met internationale thema's en betreft beleidsmakers, bestuurders en overheden bij vernieuwende visies op ruimtelijkeontwikkelingsvraagstukken. De plannen die worden ontwikkeld, zijn niet gericht op realisering, maar beogen het ontwerpgericht onderzoek en de presentatie van de resultaten door lezingen, debatten, tentoonstellingen en publicaties. In het kader van de manifestatie worden opdrachten verleend aan (inter)nationale architecten voor concrete locaties. Sinds 1993 is AIR interdisciplinair van opzet. De inbreng van verschillende kunstvormen (beeldende kunst, fotografie, film, theater, literatuur) voedt de gedachtevorming met andersoortige beschrijvingen en verbeeldingen van het onderwerp. AIR werkt daarom samen met Rotterdamse architectuurorganisaties en cultuurinstellingen.

2 Dit artikel is gebaseerd op bijdragen van Paul Achterberg, Henk Hartzema, Erik de Jong, Piet de Jonge, Eric Luiten, Christian Zalm, Joost van Hezewijk, Willemien Ippel, Frank de Josselin de Jong, Nadia Mabrouk, Ivan Nio en Adriaan van der Staay.

3 Zie NRC Handelsblad d.d. 15 juli 2000, p.3.

4 In de voorstudie Tuin-Park-Bos-Landschap van Eric Luiten ten behoeve

van het Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010 wordt een (stads)tuin als volgt gedefinieerd: 'Een zeer duidelijk begrensde, helemaal of gedeeltelijk afsluitbare groene ruimte zonder nadrukkelijke verankering in stedenbouwkundige zin, monofunctioneel of monothematisch opgezet en veranderbaar in de tijd, met een gecultiveerd, verzorgd intensief beheerd karakter en wekelijkse onderhoudscycli (knippen en vegen), ervaring van symbolische, gemanipuleerde natuur of groepsgewijze benutting van dienstbare natuur staat voorop, openbaarheid is over het algemeen onder voorwaarden op basis van een uitbestede verantwoordelijkheid, gebruik richt zich naar seizoenen, gebruikers zijn leden en belanghebbenden die actief willen doen of wandelaars 'op bezoek' die willen kijken.'

5 In de genoemde studie van Eric Luiten worden tevens het park, het bos en het landschap gedefinieerd. In het kort is dat het volgende: 'Een Park is een duidelijk begrensde groene ruimte van enig formaat met een min of meer geprogrammeerde uitstraling en een nadrukkelijke oriëntatie op de omliggende stedenbouwkundige structuur. De gebruikers zijn anoniem. Een bos is een min of meer begrensde groene ruimte van formaat waarin ecologische kwaliteit en gebruikintensiteit op elkaar zijn afgestemd. Het neemt een perifere positie in in de overgang van stedelijke naar landschappelijke structuren. De gebruikers zijn op pad met een wekelijkse frequentie gedurende enige uren, hun gedrag is gericht op waarnemen en rust. Het landschap is een onbegrensde groene ruimte met een stads-begrenzend effect waarin niet-stedelijk grondgebruik en eigendom dominant zijn. De gebruikers zijn de eigenaren ofwel passanten op de fiets of met de auto die met een lage frequentie gedurende een dagdeel in het weekend overwegend met anderen erop uit zijn.'

6 Zo worden er bijvoorbeeld prijzen uitgereikt aan gemeenten die de verbetering van de openbare ruimte met lef en enige kennis van zaken ter hand hebben genomen.

De binnentuin van museum Boijmans van Beuningen.
(Foto: Rob Ponsen, Rotterdam)



De economische balans voor Hannover

Expo 2000

Op 1 juni 2000 opende de wereldtentoonstelling EXPO 2000 haar poorten. Gedurende vijf maanden staat de deelstaathoofdstad Hannover in de publieke wereldbelangstelling. Na de uiterst tegenstrijdig gevoerde discussie binnen de gemeente Hannover over de voor- en nadelen van dit grote evenement rijst de vraag naar de regionale effecten. Welke investeringen worden er naar verwachting gedaan en wat zijn de effecten voor de regio?

Toen Hannover op 14 juni 1990 de organisatie van de wereldtentoonstelling in het jaar 2000 kreeg toegewezen, waren de reacties in de deelstaathoofdstad van Nedersaksen verdeeld. Terwijl de protagonisten van de wereldtentoonstelling juichten, was de bevolking van Hannover eerder onzeker. Ze waren tijdens de kandidatuur onvoldoende geïnformeerd. De meningen varieerden van een horror- tot aan een euforiescenario.

Tot het horrorscenario van de EXPO 2000 hoorden voorstellingen over een dramatische stijging van de kosten van levensonderhoud, een toenemende woningnood, een verdeling van de bevolking in weinig rijken en vele armen, milieuaantasting, kortom een drastische vermindering van de leef- en omgevingskwaliteit in de gemeente Hannover. De aanhangers van het euforiescenario verwachtten dat Hannover alleen al vanwege de EXPO de concurrentie met andere steden aan zou kunnen. Wanneer niet met wereldsteden zoals Londen, New York of Tokio, dan in ieder geval met de Duitse metropolen Berlijn, Hamburg, Frankfurt of München. Ze zagen de EXPO als een kans om in Hannover een ingrijpende structuurverandering op gang te brengen. De economische situatie van de regio Hannover van voor de Duitse hereniging werd gekenmerkt door structurele gebreken, die gedeeltelijk tot vandaag de dag kunnen worden waargenomen. Hiertoe behoren de uitgesproken afhankelijkheid van de auto-industrie en de hiermee verbonden toeleveranciers, de onvoldoende ontwikkeling van dienstverlenende ondernemingen, de innovatieve zwakte op het gebied van *high tech* en de hoge werkloosheid.¹ Daar bij kwam een stijgende schuldenlast, die de economische en politieke beleidsruimte aanzienlijk inperkte.

Tegen deze achtergrond trachten wij een meer realistische inschatting van de daadwerkelijke economische gevolgen in de regio te bespreken. Hierbij concentreren wij ons op een kwantitatieve analyse van de regionale economische effecten voor de deelstaathoofdstad Hannover en de deelstaat Nedersaksen. Op basis van empirisch bepaalde investeringsvolumes, die in verband met de wereldtentoonstelling tot het jaar 2000 zijn te verwachten, en het geschatte aantal bezoekers tijdens de wereldtentoonstelling, worden de effecten op productie, toegevoegde waarde en werkgelegenheid berekend door middel van een *input-output* model.

Economische effecten in de regio tot het jaar 2000

Met de voorbereiding en uitvoering van de wereldtentoonstelling op de locatie Hannover zijn veranderingen in de vraag naar goederen en dienstverlening verbonden die de ontwikkeling van centrale economische variabelen in de regio zoals productie, toegevoegde waarde, werkgelegenheid op zijn minst tijdelijk op doorslaggevende wijze beïnvloeden. Een *ex ante*-analyse van dergelijke kwantitatieve effecten moet gebaseerd zijn op een model dat naast de direct optredende vraagveranderingen die direct door de EXPO worden veroorzaakt, ook de daaruit voortvloeiende effecten bij betreft, die pas door een brede economische analyse kunnen worden afgeleid.

Normaal gesproken wordt hiervoor het instrumentarium van de *input-output*-analyse erbij gehaald, dat een kwantificering van directe, indirecte en geïnduceerde effecten van een gegeven vraagimpuls mogelijk maakt. Indirecte effecten zijn effecten die optreden door levering van goederen en diensten aan de eindafnemer. Van geïnduceerde effecten is sprake wanneer de aldus ontstane inkomsten (gedeeltelijk) opnieuw worden uitgegeven. De volgende primaire investeringen zijn te onderscheiden:

- Investerings op het terrein van de wereldtentoonstelling;
- Investerings in verband met het oprichten van de wijk Kronsberg;
- Investerings in de decentrale projecten 'stad en regio als tentoonstellingsstuk';
- Investerings voor de uitbreiding van de verkeersinfrastructuur en
- uitgaven door bezoekers aan de wereldtentoonstelling.

Extra investeringen van het particulier bedrijfsleven konden op dit moment slechts gedeeltelijk tot de categorie 'overige door de EXPO veroorzaakte investeringen' worden meegerekend.

Investerings op het terrein van de wereldtentoonstelling

Anders dan bij voorgaande universele wereldtentoonstellingen vindt de EXPO 2000 hoofdzakelijk op het bestaande jaarbeursterrein van Deutsche Messe AG (DMAG) plaats. Het tentoonstellingsterrein omvat een oppervlakte van 160 hectare. 90 hectare wordt beschikbaar gesteld aan EXPO GmbH door DMAG, de resterende bouwrijp gemaakte 70

Javier Revilla Diez

Universiteit Hannover, afdeling economische geografie

Jens Kramer

Bank nord/lb, Hannover

Dit artikel is een vertaling van een bijdrage uit de Geografische Rundschau nr. 5, 2000



Wervingsfolder voor de wereldtentoonstelling.
(Bron: EXPO 2000, Hannover)

hectare door EXPO-Grund voor de duur van de wereldtentoonstelling. EXPO-Grund is enerzijds verantwoordelijk voor het bouwrijp maken van de grond, die niet in het bezit is van DMAG en anderzijds voor een zinvol gebruik achteraf hiervan inclusief het commercialiseren van percelen en gebouwen.

Tot het begin van het evenement zijn op het terrein van de wereldtentoonstelling investeringen voorzien ter hoogte van ongeveer DM 3,7 miljard (zie tabel 1). Hierbij begrepen zijn bijvoorbeeld het bouwrijp maken van het paviljoenterrein oost, van het Plaza en de vormgeving van het EXPO-park zuid door EXPO-Grund, investeringen voor de bouw en het evenementenbedrijf van het Duitse paviljoen en voor de infrastructuur van de ICT. Ook dient de nadruk te worden gelegd op het oprichten van de multifunctionele evenementenplaats, de arena, die met name voor het gebruik achteraf van het terrein van de wereldtentoonstelling van belang is. EXPO-GmbH financiert behalve inrichtingen in de sector Kronsberg (bijvoorbeeld Plaza, ingangs- en administratiegebouwen, themaparkgebouwen) ook gebouwen op het jaarbeursterrein. Zij neemt de kosten voor de verbouwing van bestaande jaarbeurshallen op zich en draagt bij in de kosten voor het afbreken, het uitbreiden en de nieuwbouw van jaarbeurshallen. Hierbij komen investeringen voor de nieuwbouw en de reorganisatie van parkeerplaatsen, het creëren van verbindingen tussen de hallen en interne transportsystemen. Naast deze bouwinvesteringen ontstaan voor EXPO-GmbH ook kosten voor het aanschaffen van tentoonstellingsstukken voor het themapark, het uitbreiden van de informatie- en communicatietechnologie, het

organiseren van het kunst-, cultuur- en sportprogramma alsmede voor overige werkzaamheden, zoals bijvoorbeeld veiligheid, logistiek en het terugbrengen van gebouwen in hun oorspronkelijk toestand.

Ook Duitse Messe AG investeert in het moderniseren van haar jaarbeursterrein. Hierbij trekt DMAG geplande investeringen gedeeltelijk naar voren, die de stapsgewijze vervanging van alle jaarbeurshallen met meerdere verdiepingen tot 2010 (met uitzondering van hal 10) tot doel hadden (sloop van de oude hal 12, uitbreiding hal van 14, uitbreiding van hal 12, nieuwbouw van hal 13, nieuwbouw van hal 8/9, uitbreiding van hal 25). Bovendien zijn gedeeltelijk geschatte investeringen van de tentoonstellende naties, organisaties en ondernemingen in de berekeningen opgenomen, die echter waarschijnlijk pas na de EXPO met definitieve zekerheid kunnen worden geverifieerd.

Investerings bij het oprichten van de wijk Kronsberg

Aan de rand van het terrein van de wereldtentoonstelling ontstaat aan de Kronsberg een nieuwe wijk met circa 4.000 woningen. Een wijk die door zijn voorbeeldige en progressieve inrichting in ecologisch, sociaal en stedenbouwkundig opzicht zelf als een tentoonstellingsstuk van de wereldtentoonstelling is gedacht. Een gedeelte van de woningen wordt volgens het hoofdcontract met betrekking tot het uitvoeren van de wereldtentoonstelling 'EXPO-wijk'. In deze wijk worden aan werknemers van buiten de stad, die meewerken aan de voorbereiding en uitvoering van de EXPO tegen vergoeding woningen ter beschikking gesteld. Na

...live in beehives in the next century? There's a lot of knowledge, but you can experience it. The Planetarium, created by the scenographer François... is just one of 11 adventure landscapes making up the Thematic Area. You will be carried away into a world of myth and futuristic visions.

Experience the adventure of a lifetime: discover the future in the Thematic Area.

The Thematic Area Exciting, informative, unforgettable. The EXPO 2000 Thematic Area is a 100,000 square metre adventure playground of the future. Trailblazing technology, visionary ideas and a fantastic reality are there just waiting to be discovered. Travel 1,000 metres beneath the earth. Step into an elevator taking you to the year 2100. Enjoy a day on the beach or take a walk through luxurious gardens and exotic market squares from the four corners of the earth. The 11 exhibition areas open up a rift in space-time through which you can venture into the future and discover new worlds.

...et of Visions



Light Climbing: discos and parties every night

1.6 million square metres of endless fascination.

The EXPO Site Exhibition site and exhibit in one: the setting for EXPO 2000 is not only a showplace for trailblazing ideas, but also a testing ground for the future. In the Skywalk, a 350 metre long glass tube, you will pass over an adventure landscape of breathtaking halls and national pavilions. Stroll through the heart of the world of tomorrow or gaze down on it from a height of 30 metres by taking a ride in the cable car that will carry you right over the EXPO site.

EXPO 2000 Site Plan



The biggest party of all time – and you're invited.

The Culture and Events Programme For 153 days in Hannover a cultural event of truly global dimensions will be celebrated. Day and night, week after week, rock, rave, dance and theatre, performance art and avant-garde will fill the air as different worlds meet head on. Experience events that will blow away all boundaries. Everything is possible except boredom: the biggest party in the world will be an unforgettable occasion. International stars and young hopefuls will be meeting face to face at EXPO 2000. Just one of many high points will be the one-off concert featuring Germany's most globally successful rock band the Scorpions playing with the Berlin Philharmonic Orchestra.

As darkness falls over the World Exposition Site the lights come on over the EXPO-Plaza and the most famous DJs from the international dance floor scene will invite the youth of the world to dance and party until daybreak.

afloop van de EXPO staan de woonruimtecapaciteiten volledig ter beschikking van de huizenmarkt in Hannover, waarbij ook is gedacht aan 2.000 extra woningen, waarvan de bouw momenteel nog uiterst onzeker is. In de onderstaande berekeningen wordt echter alleen rekening gehouden met de tot het jaar 2.000 geplande 2.700 woningen en 300 een-gezinshuizen, waarvan de realisering in hoge mate als zeker kan worden beschouwd.

Bij de woningen gaat het zowel om openbaar gesubsidieerde huur- en koopwoningen, waarvan de gemeente Hannover bepaalt aan wie deze toekomen, als om particulier gebouwde huur- en koopwoningen. De totale investeringen voor de bouw van de wijk Kronsberg worden op DM 1,1 miljard geschat.

Investeringen in de projecten 'Stad en regio als tentoonstellingsstuk'

De uitvoering van de decentrale projecten onder het motto 'Stad en regio als tentoonstellingsstuk' is een wezenlijk onderdeel van de EXPO 2000. Nedersaksische opdrachtgevers hebben met innovatieve, voorbeeldprojecten met betrekking tot de vraagstukken van de wereldtentoonstelling de mogelijkheid om aan de EXPO 2000 deel te nemen. De EXPO-GmbH beschikt over een volume van DM 100 miljoen om regionale projecten te ondersteunen.

Naast de inhoudelijke behandeling van het thema wereldtentoonstelling beoogt het verstrekken van decentrale projecten ook de doelstelling om het draagvlak voor de wereldtentoonstelling buiten Hannover te vergroten. Op dit moment zijn 45 projecten door een onafhankelijke jury vooraf geselecteerd. Op grond van de onduidelijke

financieringsstructuur van veel projecten staat het thans nog open, of, wanneer en in welke vorm deze daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd. De totale kosten van deze projecten bedragen DM 1,9 miljard (zie tabel 2 voor geregistreerde projecten in de deelstaathoofdstad).

Investeringen in de infrastructuur

Tot het jaar 2000 moeten naar aanleiding van de EXPO talrijke infrastructurele ingrepen worden gedaan om het aanwezige verkeersnet met name op het gebied van het regionale openbaar vervoer flink te verbeteren. Bij de geplande investeringen, die in totaal DM 3,6 miljard bedragen, gaat het voornamelijk om maatregelen, die niet uitsluitend vanwege de EXPO worden gerealiseerd, maar die naar aanleiding van de wereldtentoonstelling eerder worden uitgevoerd (zie tabel 3).

De uitbreiding van de verkeersinfrastructuur gebeurt om twee redenen: enerzijds vanwege de voorspelde verkeersbehoefte van de regio Hannover tot 2010 en anderzijds om een soepel komen en gaan van de te verwachten stroom van bezoekers te waarborgen. Een wezenlijke vereiste voor de EXPO is een toereikende verkeersinfrastructuur, die 'met voorrang van het openbaar streekvervoer het hoge aantal verwachte bezoekers op een milieu- en gebruiksvriendelijke manier moet oplossen'.²

Deze beide doelstellingen wijzen er reeds op hoe moeilijk de projecten voor de verkeersinfrastructuur, die tot 2000 zijn gerealiseerd in al dan niet met de EXPO samenhangende maatregelen kunnen worden ingedeeld. Enerzijds rechtvaardigt het vijf maanden durend evenement alleen niet de hoge investeringskosten en lange planningsprocessen,

Investeerder	Gekozen maatregelen	Investing
EXPO-GmbH	<i>Plaza (inclusief bouw van het themaparkgebouw), verbouwing van jaarbeurshallen, tentoonstellingsstukken van het themapark, kunst-, cultuur- en sportprogramma, veiligheid</i>	1.741 mln DM
Deutsche Messe AG	<i>Nieuwbouw en verbouwing van jaarbeurshallen</i>	300 mln DM
EXPO-Grund	<i>Exploitatie paviljoenterrein oost en Plaza</i>	122 mln DM
Trägergesellschaft Deutscher Pavillon GmbH	<i>Duits paviljoen</i>	280 mln DM
Preussag	<i>Arena</i>	42 mln DM
Consortium voor informatie- en communicatietechniek	<i>Informatie- en communicatietechnologie</i>	115 mln DM
Tentoonstellende naties, organisaties	<i>Paviljoens en tentoonstellingsstukken</i>	1.100 mln DM
Totaal		3.700 mln DM

Tabel 1. Investingen op het terrein van de wereldtentoonstelling.
Bron: NIW 1997 en 1998.

Investeerder	Project	Investing
Deelstaathoofdstad Hannover	<i>Stad als tuin</i>	78,6 mln DM
Kinderziekenhuis van Hannover	<i>Het milieuvriendelijke ziekenhuis</i>	0,7 mln DM
Gemeente Hannover en omgeving	<i>Tentoonstellingsstuk Zoo Hannover</i>	93,8 mln DM
Gemeente Hannover en omgeving	<i>Programma klimaatbescherming EXPO-regio Hannover</i>	153,2 mln DM

Tabel 2. Geselecteerde decentrale projecten 'Stad en regio als tentoonstellingsstuk' in de deelstaathoofdstad Hannover.
Bron: NIW 1997 en 1998.

anderzijds is de EXPO van bijzonder belang voor de politieke uitvoerbaarheid en financiering van deze projecten voor de verkeersinfrastructuur.

Op grond van de steeds slechtere financiële situatie van bondsregering, deelstaat en gemeente is het twijfelachtig of zonder de EXPO de van verkeerspolitiek en ecologisch standpunt uit noodzakelijke maatregelen, zoals bijvoorbeeld de tot 2000 geplande uitbreiding van het stadsspoor, ook daadwerkelijk hadden kunnen worden gerealiseerd. Pas door de EXPO worden noodzakelijke financiële middelen voor de uitbreiding en verbetering van de regionale verkeersinfrastructuur beschikbaar gesteld. De bondsregering (wet financiering verkeer in gemeenten, middelen uit spoorweghervorming) en de deelstaat Nedersaksen dragen het grootste deel van de investeringen.

De belangrijkste maatregelen ter verbetering van het regionaal openbaar vervoer zijn enerzijds de opbouw van een stadsspoornet door Deutsche Bahn AG en anderzijds de bouw van de nieuwe stadsspoorlijn D-zuid door ÜSTRA (regionale *lightrail*). Conform de uitbreidingsovereenkomst stadsspoor noord-zuid ontstaat de stadsspoorlijn Bennemühlen-Hannover CS-Hameln, die o.a. het centraal station met de luchthaven binnen dertien minuten met elkaar verbindt. Ook het EXPO- c.q. jaarbeursterrein wordt door de lijn centraal station-station/jaarbeurs Laatzen met het stadsspoornet verbonden, waardoor een directe verbinding tussen de luchthaven en het EXPO-terrein ontstaat. De nieuwe stadsspoorlijn D-zuid ontsluit de wijken Bult en Bemerode alsmede de nieuwe wijk Kronsberg en het EXPO-terrein.

De maatregelen voor het wegennet moeten zowel de landelijke als de regionale bereikbaarheid van het EXPO-terrein verbeteren. Te noemen zijn bijvoorbeeld de uitbreiding van de BAB A 2 ten westen van Hannover tot aan de deelstaatgrens met Noordrijn-Westfalen naar zes rijstroken, die volgens het federaal verkeerswegenplan na het jaar 2000

zou moeten plaatsvinden, maar voor de EXPO wordt vervroegd.

In de omgeving van Hannover worden in het bereik van de BAB A 7 de kruising Hannover-Oost en de afslag Laatzen, Altwarmbüchen en Großburgwedel uitgebreid c.q. verbouwd. De bouw van de EXPO-ring, die als randweg rondom het terrein van de wereldtentoonstelling loopt en een directe en kruisingsvrije verbinding naar de snelweg van de jaarbeurs en hierdoor naar het net van Duitse auto-snelwegen tot stand brengt, verbetert de verbindingen in de binnenstad met het terrein van de EXPO c.q. van de jaarbeurs. Een andere belangrijke maatregel is de bouw van een derde terminal op de luchthaven. De politieke uitvoerbaarheid en de snelle realisering is door de EXPO in de vooraf zeer controversiële discussie over de uitbreiding van het vliegverkeer vereenvoudigd.

Uitgaven door bezoekers aan de EXPO

De verwachte uitgaven van de bezoekers aan de wereldtentoonstelling hangen sterk af van de veronderstellingen over de bezoekersaantallen en de individuele uitgaven per bezoeker, die eveneens afhankelijk van het type bezoeker kunnen variëren. De organisatoren van de wereldtentoonstelling verwachten dat op de 150 evenementendagen telkens ongeveer 290.000 mensen de wereldtentoonstelling zullen bezoeken. Dit aantal komt voort uit een 'verkeersstroomprognose' in opdracht van de deelstaat Nedersaksen.³ Doel van het onderzoek was het om het door de opdrachtgever aangegeven externe basisaantal van 45 miljoen bezoekers c.q. 300.000 bezoekers per evenementendag op de verkeerstechnische haalbaarheid te onderzoeken.

De capaciteit in aanmerking genomen, wordt ervan uitgegaan dat men voor de totale periode 43,5 miljoen bezoekers aankan. Omdat het onderzoek uitgaat van een verhouding van 71,8 % eendagsbezoekers en 28,2 % meerdagsbezoekers en een gemiddelde bezoekfrequentie per meerdagsbezoeker

Aandachtsgebied	Project	Investering
Rijkswegenbouw	<i>Uitbreiding van de Bundesautobahn BAB A 2 ten westen van Hannover naar zes rijbanen, uitbreiding en verbouw van de BAB A 7, verbouw van rotondes in Hannover</i>	0,74 mln DM
Wegenbouw	<i>EXPO-ring</i>	0,16 mln DM
Doorgaand verkeer en stadsspoorverkeer	<i>Noord-Zuid stadsspoor (Bennemühlen-Langenhagen-Hannover CS) inclusief verbinding met de luchthaven, stadsspoor jaarbeurslijn en station voor het internationale treinverkeer Hannover-jaarbeurs/Laetzen, nieuwe stadsspoorvoertuigen</i>	1,25 mln DM
Stadsspoorlijn	<i>Bouw van het tracé D-Zuid (Freundallee-Bemerode-Kronsberg/ EXPO), nieuwe stadsspoorvoertuigen, stadsspoor rangerstation</i>	1,11 mln DM
Luchthaven	<i>Terminal 3</i>	0,34 mln DM
Totaal		3,60 mln DM

Tabel 3: Investerings op verkeersgebied.

Bron: NIW 1997 en 1998.

van 1,5 bezoeken, kan hierdoor een bezoekersopkomst van in totaal 38,1 miljoen bezoekers worden berekend. Het berekende aandeel buitenlanders aan het totale aantal bezoekers bedraagt 38,1 %, gemeten naar het aantal bezoeken bedraagt het 42,5 % (zie tabel 4).

De schatting van de uitgaven per hoofd van de verwachte EXPO-bezoekers vond plaats op basis van een primaire enquête tijdens meerdere in Hannover georganiseerde landelijke jaarbeurzen. Hierbij werden bezoekers, exposanten en standmedewerkers bij in totaal 16.000 interviews naar de hoogte en samenstelling van hun uitgaven gevraagd, die zij tijdens hun oponthoud op de jaarbeurs gedaan hebben.⁴ Als beslissende steekproef voor het onderhavige onderzoek werden de enquêteresultaten van de bezoekers aan de CEBIT (de grootste ICT-beurs ter wereld) gekozen, omdat de samenstelling hiervan de grootste overeenkomst met het uitgavenpatroon van de bezoekers aan vorige wereldtentoonstellingen vertoont.⁵

Statistisch significante factoren ter bepaling van het uitgavenpatroon waren in deze deelsteekproef enerzijds de regionale herkomst van de bezoekers en anderzijds de verblijfsduur van dat moment. Onder deze omstandigheden kunnen voor de totale duur van het evenement uitgaven door toeristen ter hoogte van DM 4,8 miljard worden berekend (prijzen van 1998).

Op grond van de door deskundigen geuite scepsis ten opzichte van de kengetallen van de prognose van de verkeersstroom zoals bijvoorbeeld de soepele afwikkeling van het verkeer, geen spreiding van de dagelijkse aantal bezoekers en een dagelijkse vraagoverschot van duidelijk meer dan 290.000 mensen, om een precieze regeling mogelijk te maken, is een laag scenario met circa 250.000 dagbezoekers ontworpen. Hierbij dalen de uitgaven van de toeristen met circa DM 1 miljard tot DM 3,8 miljard.

Kwantitatieve effecten voor deelstaathoofdstad en deelstaat

Je kunt je afvragen hoeveel van de uitgaven de regio Hannover en de deelstaat Nedersaksen toekomt en welke effecten voor de productie, de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid kunnen worden verwacht. Methodisch

gezien ontstaan hierbij talrijke problemen. Het vaststellen van de regionale verdeling van orders blijkt erg moeilijk te zijn, met name bij de talrijke subopdrachtnemers bijvoorbeeld in de bouwnijverheid. In de expertise uit 1995 zijn de auteurs aanvankelijk uitgegaan van een aan Nedersaksen toekomend aandeel van tweederde van de investeringen en uitgaven. In de tussenbalans van het NIW (1997) kon dit regionale verdelingspatroon tenminste voor de bouw van het stadsspoor (Deutsche Bahn AG) en voor de maatregelen op het jaarbeursterrein worden bevestigd.

Voor het merendeel van de investeringen kon de aanbesteding aan bedrijven in Hannover onvoldoende worden vastgelegd. Weliswaar kon bijvoorbeeld voor de bouw van hallen en de verbouw hiervan door DMAG een aanbestedingspatroon van 52% voor de regio worden vastgesteld maar in de meeste gevallen kon de regionale betrokkenheid alleen maar indirect via de specialisering per branche van de deelstaathoofdstad Hannover worden bepaald. Het aan de deelstaathoofdstad toekomend aandeel van vooral met de EXPO samenhangende investeringen in gebouwen en inrichtingen kan worden berekend met inachtneming van het aandeel van de gemeente Hannover in de door de uiteindelijke vraag in totaal betrokken economische sectoren in Nedersaksen. Bij projecten, waarbij opdrachtnemers zijn betrokken die niet uit Nedersaksen komen, is de bijbehorende opdrachtwaarde uitgerekend (bijvoorbeeld het aanschaffen van voertuigen voor het stadsspoor). Er is slechts rekening gehouden met decentrale projecten, wanneer deze voor de gemeente Hannover en de omgeving zijn geregistreerd.

De uitgaven van de bezoekers aan de wereldtentoonstelling zijn ook met betrekking tot de overnachtingscapaciteit gecontroleerd. Hierbij bleek dat de hypothetische vraag naar accommodaties in hotels en pensions veel hoger ligt dan de door de hotelbranche aangeboden capaciteit.

Op deze manier zijn de aan de deelstaathoofdstad Hannover toekomende bezoekersuitgaven opnieuw geschat.

Met de beschreven moeilijkheden op de achtergrond bedraagt het aandeel voor de deelstaathoofdstad Hannover ongeveer een derde van de investeringen en toeristische

Tabel 4. Geschat aantal bezoekers naar herkomst en verblijfsduur (in miljoen personen).
Bron: *NORD/LB en afdeling economische geografie van de Universiteit Hannover 1995*

	Eendagsbezoekers		Meerdagsbezoekers		Totaal	
	hoog scenario	laag scenario	hoog scenario	laag scenario	hoog scenario	laag scenario
Binnenland	21,0	19,5	2,6	2,1	23,6	21,6
Buitenland	6,4	4,5	8,2	6,0	14,5	10,5
Totaal	27,4	24,0	10,8	8,1	38,1	32,1

Tabel 5 Met de EXPO samenhangende investeringen en toeristische uitgaven in de deelstaathoofdstad Hannover en in Nedersaksen (primaire impuls).

	Nedersaksen (in miljoen DM)	waarvan in de deelstaathoofdstad Hannover (in miljoen DM)	(in % van Nedersaksen)
Investerings:			
- op het terrein van de werelttentoonstelling	2.543	1.150	45,4
- in de bouw van de wijk Kronsberg	644	545	84,6
- in decentrale projecten 'Stad en regio als tentoonstellingsstuk'	1.699	256	15,1
- in de verkeersinfrastructuur	2.568	378	14,7
uitgaven door toerisme (hoog scenario)	4.733	1.582	33,4
uitgaven door toerisme (laag scenario)	3.707	1.323	35,7
overige met de EXPO samenhangende investeringen (hoog scenario) ¹	403	327	81,0
overige met de EXPO samenhangende investeringen (laag scenario) ¹	116	97	83,2
Totaal hoog scenario	12.581	4.237	33,7
Totaal laag scenario	11.268	3.748	33,3

¹ De categorie overige met de EXPO samenhangende investeringen omvat diverse afzonderlijke projecten, waarbij bepaalde beoordelingsmarges met betrekking tot de afhankelijkheid van de EXPO ontstaan. Analoog aan de berekeningen van de effecten van het toerisme zijn ook hier twee scenario's (hoog scenario en laag scenario) berekend. Wanneer tot het laag scenario scenario alleen het EXPO-café en de verbouwingsmaatregelen aan het centraal station worden gerekend, dan zijn het in het hoog scenario scenario aanvullend onder andere de nieuwbouw van woningen van de Seelhorster tuin, de Baan-nieuwbouw en de verrichtingen in verband met het centrum aan het Kröpcke-plein.

uitgaven, die voor Nedersaksen op DM 12,6 miljard (hoog scenario) c.q. DM 11,3 miljard (laag scenario) zijn begroot (al naar gelang scenario DM 4,2 miljard c.q. DM 3,7 miljard). Wanneer de investeringen met name in de bouw van de wijk Kronsberg alsmede de overige investeringen in verband met de EXPO in de deelstaathoofdstad blijven, dan kunnen hoge afvloeiingen met name naar de verkeersinfrastructuur worden geconstateerd (zie tabel 5).

Met behulp van het geregionaliseerde *input-output*-model zijn ook indirecte en teweeggebrachte multipliereffecten voor de deelstaathoofdstad Hannover geraamd. Volgens deze effecten veroorzaken de in Hannover gedane investeringen en toeristische uitgaven een extra productie-impuls van DM 4,8 miljard c.q. DM 4,2 miljard, effecten met betrekking tot de toegevoegde waarde van in totaal DM 2,4 miljard (hoog scenario) c.q. DM 2,1 miljard (laag scenario) en een uitwerking voor de werkgelegenheid van 15.700 (hoog scenario) c.q. 14.000 (laag scenario) manjaren - sterk vereenvoudigd gaat het om rekenkundige *fulltime* arbeidsplaatsen per jaar - (zie tabel 6).

De grootste effecten met betrekking tot de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid komen voort uit de uitgaven door toeristen, de investeringen op het terrein van de werelttentoonstelling en de bouw van de wijk Kronsberg. Van deze met de EXPO samenhangende effecten profiteren in de deelstaathoofdstad Hannover met name de bouwsector, de overige particuliere dienstensector, de horecabedrijven, de handel en de verkeersbranche. Alleen al in de bouw-nijverheid leggen de EXPO-activiteiten beslag op een werk-

volume van circa 6.000 (hoog scenario) c.q. 5.000 (laag scenario) manjaren.

Voor de deelstaat Nedersaksen in zijn geheel ontstaan door de investeringen en uitgaven, die met de EXPO samenhangen, alsmede met inachtneming van de multiplier-effecten een bijdrage van de toegevoegde waarde van DM 14,4 miljard (hoog scenario) *casu quo* DM 12,8 miljard (laag scenario) en een werkgelegenheidseffect van circa 83.400 (hoog scenario) *casu quo* 75.000 (laag scenario) manjaren. Net zoals in de deelstaathoofdstad Hannover kunnen de grootste effecten worden geconstateerd in de bouwsector, bij de overige particuliere dienstverleningen, in de handel alsmede de horecabedrijven.

Samenvatting en vooruitzicht

De kwantitatieve analyse laat zien dat de tot het jaar 2000 noodzakelijke investeringen en de toeristische uitgaven tijdens de werelttentoonstelling aanzienlijke positieve effecten voor de deelstaathoofdstad Hannover en de deelstaat Nedersaksen hebben. Dit geldt in het bijzonder voor de bouwsector in Hannover c.q. Nedersaksen, de horecabedrijven en overige particuliere dienstverlening. Maar wat gebeurt er na de werelttentoonstelling? De EXPO 2000 vormt voor de regio Hannover een belangrijk, maar tijdelijk 'speciaal conjunctuurprogramma', dat gelijkenis toont met de economische opleving in Hannover in het begin van de jaren '90 als gevolg van de Duitse hereniging. Zonder twijfel versterkt de EXPO langdurig de jaarbeurslocatie Hannover die voor het economisch gebied wezenlijk

	Toegevoegde waarde (in mln DM)		Werkgelegenheid (manjaren)	
	Nedersaksen	Hannover	Nedersaksen	Hannover
Investerings:				
- op het terrein van de wereldtentoonstelling	2.906	658	1.747	3.986
- in de bouw van de wijk Kronsberg	810	318	4.995	2.157
- in decentrale projecten 'stad en regio als tentoonstellingsstuk'	1.389	137	10.982	887
- in de verkeersinfrastructuur	2.972	220	18.319	1.395
uitgaven door toerisme (hoog scenario)	5.426	884	28.575	6.008
uitgaven door toerisme (laag scenario)	4.238	742	22.336	5.204
overige met de EXPO samenhangende investeringen (hoog scenario) ¹	503	191	3.103	1.293
overige met de EXPO samenhangende investeringen (laag scenario) ¹	146	57	895	383
Totaal hoog scenario	14.293	2.407	83.400	15.707
Totaal laag scenario	12.848	2.131	74.952	13.993

¹ De categorie overige met de EXPO samenhangende investeringen omvat diverse afzonderlijke projecten, waarbij bepaalde beoordelingspellen met betrekking tot de afhankelijkheid van de EXPO ontstaan. Analooq met de berekeningen van de effecten van het toerisme zijn ook hier twee scenario's (hoog scenario en laag scenario) berekend. Wanneer tot het laag scenario scenario alleen het EXPO-café en de verbouwingsmaatregelen aan het centraal station worden gerekend, dan zijn het in het hoog scenario scenario aanvullend o.a. de woningbouwverrichtingen van de Seelhorster tuin, de Baan-nieuwbouw en de verrichtingen in verband met het centrum aan het Kröpcke-plein.

Tabel 6 Totale effecten uitwerkingen in één overzicht (inclusief multipliereffecten).
Bron: NIW 1998.

van belang is. Enerzijds profiteert DMAG van een modernisering van het jaarbeursterrein, die uit eigen middelen, maar ook door de EXPO-GmbH wordt gefinancierd. Anderzijds kan het organiseren van een succesvolle, toekomstgeoriënteerde wereldtentoonstelling een positief effect op het imago van de locatie hebben. De gunstige ligging van Hannover wordt door de verbetering van de regionale bereikbaarheid positief beïnvloed. De uitbreiding van het openbaar persoonsstreekvervoer, van de luchthaven, van het stadsspoorsysteem en van belangrijke straten zal de regio ook op lange termijn locatievoordelen geven.

Of de met hoop verwachte structuurverandering door de EXPO op gang kan worden gebracht, blijft twijfelachtig. De EXPO 2000 biedt als multimediaal evenement een zeer goede basis voor de presentatie van de meest moderne informatie- en communicatietechnologieën. Met behulp van exemplaire EXPO-projecten en de bouw van een nieuwe netwerkinfrastructuur kan de regio Hannover zich in een tijd van de ommekeer in de telecommunicatiebedrijfsleven positioneren. In combinatie met het potentieel van de grootste ICT-jaarbeurs ter wereld CeBIT in Hannover en een uitstekende onderzoeksinfrastructuur doen zich theoretisch goede mogelijkheden voor het gebruik achteraf van het EXPO-terrein voor.

Ook het motto 'mens, natuur, techniek' biedt aan ondernemingen uit de regio de mogelijkheid tot het presenteren van oplossingen van vraagstukken met betrekking tot de milieubescherming in de zin van een ecologische modernisering van de geïndustrialiseerde maatschappij. Wanneer het lukt, om door gemeentelijke en regionale projecten met betrekking tot de ecologische sanering de vraag naar de milieutechnologie te vergroten, dan zou het milieubedrijfsleven in de regio Hannover hiervan kunnen profiteren. Deze overwegingen laten zien dat de EXPO ook na 2000 een verandering in de regio teweeg kan brengen. Hiervoor is het echter noodzakelijk dat de toonaangevende personen in de

politiek, het bestuur en het bedrijfsleven constructief samenwerken en niet zoals tot nu toe elkaar in de weg staan. Alleen op deze manier kan het door de EXPO teweeggebrachte elan voor de toekomstige ontwikkeling van de regio Hannover worden gebruikt.

Noten

1. NORD/LB und NIW 1998.
2. Niedersächsische Staatskanzlei und Deutsche Messe ag (Hrsg.) 1994, p.36.
3. Intraplan Consult 1995.
4. Sternberg, Kramer en Brandtner, 1990.
5. Bijvoorbeeld in Sevilla, zie Junta de Andalucia, 1993.

Literatuur

- Intraplan Consult: Verkehrsstromprognose EXPO 2000, Gutachten im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, München 1995.
- Junta de Andalucia: Exposición Universal de 1992, Sevilla.
- Niedersächsische Staatskanzlei und Deutsche Messe AG (Hrsg.): Masterplan EXPO 2000 unter besonderer Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklung des Messegeländes Hannover, p.36, Hannover 1994.
- NIW, Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung: Steuerliche Konsequenzen der EXPO 2000 für die Landeshauptstadt Hannover, Hannover 1998.
- Dass.: Weltausstellung EXPO 2000: Regionalökonomische Effekte der EXPO-Aktivitäten - eine Zwischenbilanz. Hannover 1997.
- NORD/LB und Abteilung Wirtschaftsgeographie der Universität Hannover: Regionalökonomische Wirkungen der Weltausstellung EXPO 2000. Hannover 1995.
- NORD/LB und NIW: Wirtschaftsreport Hannover-Region 1998. Der Wirtschaftsraum Hannover im überregionalen Wettbewerb. Hannover 1998.
- Revilla Diez, J und L. Schätzl: Durchsetzbarkeit und räumliche Wirkungen von Großprojekten: Das Beispiel EXPO 2000 in Hannover. In: W. Schwarz (Hrsg.): Perspektiven der Raumforschung, Raumplanung, und Regionalpolitik an der Schwelle de 21. Jahrhunderts. Wien 1996 (Mitteilungen de Arbeitskreises für Regionalforschung Vol. 26).
- Sternberg, R. J. Kramer und A. Brandtner: Regionalökonomische Wirkungen der Messen in Hannover. Hannover 1990 (Geografische Arbeitsmaterialien der Abteilung Wirtschaftsgeographie de Geographischen Instituts der Universität Hannover, Bd. 10).
- Sternberg, R., und J. Kramer: Gesamt- und regionalwirtschaftliche Wirkungen der Weltausstellung 2000 in Hannover. GR 43 (1991) H.11, S. 658-663.

Den Haag: de grote onbekende in de Deltametropool

Den Haag moet een evenwichtige bijdrage leveren aan het concept van de Deltametropool: het transformeren van de Randstad tot een vitale Europese metropool. In dit concept staan de begrippen identiteit, diversiteit, complementariteit en synergie centraal. Wat zijn de specifieke kwaliteiten en kenmerken van Den Haag en hoe kan deze enigszins on-Nederlandse stad gepositioneerd worden in de Deltametropool?

Christiaan Vaillant
Gemeente Den Haag, Dienst
stedelijke ontwikkeling

De auteur dankt Maarten van Doorn van het Haags Gemeentearchief voor zijn commentaar.

Om het Den Haag van nu te kunnen begrijpen is een terugblik nodig naar de periode 1815-1940 om vervolgens de lijn door te trekken naar het heden. In de 19de eeuw en de eerste vier decennia van de 20ste eeuw werden namelijk de fundamenteën van het moderne Den Haag gelegd. Dit overzicht probeert een grote lijn aan te geven van de sociaal-economische, culturele en stedenbouwkundige ontwikkeling waarbij onvermijdelijk talrijke aspecten buiten beschouwing of onderbelicht blijven.

Een magneet voor rijke mensen

Den Haag dankt zijn unieke positie onder de Nederlandse steden aan de vorming in 1815 van een monarchale eenheidsstaat en de vestiging van het centrale gezag binnen zijn grenzen. De ontwikkeling van een centraal bestuur bracht met zich mee een uitdijend bestuurlijk apparaat en een vorstenhuis met een grote hofhouding, die de basis vormden voor een langdurige groei van de bevolking en de welvaart van Den Haag. De zeven departementen van Binnenlandse Zaken, Justitie, Financiën, Buitenlandse Zaken, Oorlog, Koloniën en Marine vormden met de Staten-Generaal, het Kabinet des Konings en de Algemene Rekenkamer het apparaat uit het begin van de moderne Nederlandse staat. De overgang naar een parlementaire democratie in 1848 versterkte de uitbouw van de eenheidsstaat en daarmee de groei van overheidsinstellingen. Daar kwam bij dat voor diverse particuliere instellingen en bedrijven de aanwezigheid van een in belang toenemende overheid een reden was om zich in Den Haag te vestigen. De openstelling van Nederlands-Indië voor particulier kapitaal bracht in de kolonie een stroom van ontwikkelingen teweeg. Aangezien de concessies werden verleend in Den Haag, vestigden tal van ondernemingen zoals de Billiton Maatschappij, BPM (Shell) en Indische spoorwegmaatschappijen hun hoofdkantoor hier.

Dit alles vroeg om een omvangrijk kader van midden en hoger personeel. De cultuur van de hof- en regeringsstad met zijn brede scala aan sociaal-culturele voorzieningen, waaronder sociëteiten en schouwburgen, het aangename wonen op de Haagse duingronden, een uitgebreid luxe winkelapparaat en lage gemeentelijke belastingen maakten dat Den Haag als een magneet werkte op talrijke mensen

met een goed inkomen en de zeer rijken. Den Haag liet dan ook niets na om zich te afficheren als de hoofdstad *de facto* en als een kosmopolitische stad met suburbane kwaliteiten. Illustratief moge de weigering zijn van een vergunning aan een fabrikant voor de aanleg van een tweede stel rails voor zijn fabriek aan de Zuider Buitensingel. De uitbreiding van industrie werd niet wenselijk geacht omdat men 'het meer in het belang der gemeente achtte als zich hier vele renteniers vestigden'. Onder de talrijke welgestelden waren – naast in Den Haag werkzame burgers – veel renteniers, gepensioneerden en ook relatief veel personen die elders, met name in Rotterdam, een goede betrekking hadden. Zij allen, waaronder een klein aantal mensen dat langdurig in Nederlands-Indië had gewerkt, deden een beroep op verzorgend personeel en een groot aantal consumptieve voorzieningen.

Geen ambtenarenstad maar Residentie

Alhoewel de overheid een belangrijke aanjager was van de Haagse welvaart, kon Den Haag moeilijk een ambtenarenstad worden genoemd aangezien tot 1940 nooit meer dan ongeveer vijf tot tien procent van de Haagse beroepsbevolking in overheidsdienst was. Daarentegen werkte ruim 30 procent van de beroepsbevolking in de nijverheid. Omdat het met name ging om verzorgende en luxe nijverheid in kleine bedrijven (voedings- en genotmiddelen, kleding, drukwerk) heeft Den Haag nooit het beeld opgevoerd van een industriestad. De Metaalfabrieken 'Enthoven' en 'De Prins van Oranje' en de meubelfabriek 'Horrix' waren de belangrijkste uitzonderingen op het kleinschalige karakter van de Haagse nijverheid en reeds aan het einde van de 19de eeuw verhuisde 'Enthoven' naar Delft en sloten de twee andere fabrieken hun poorten. Ten opzichte van Amsterdam en Rotterdam had Den Haag tot 1940 procentueel meer mensen in het vrije beroep. Onder hen waren niet alleen artsen, advocaten en notarissen, maar ook werkenden in de huishouding. Zij vormden ongeveer 30 procent van de beroepsbevolking. Het aantal banen in handel en verkeer groeide gestaag tot ongeveer een kwart van de werkgelegenheid. Niet voor niets werd in de jaren '30 en zelfs nog na de oorlog gedacht aan het verplaatsen van het vliegveld Schiphol, dat zich geleidelijk tot nationale

luchthaven ontwikkelde, richting Den Haag.

Deze feiten relativieren het simpele etiket van Den Haag als ambtenarenstad. Zo er een etiket op het Den Haag van voor de Tweede Wereldoorlog valt te plakken, dan dekt het begrip 'Residentie' wellicht het best de lading: woonstad van vorst en gegoede burgerij, nationaal centrum, stad van allure met een gevarieerde diensteneconomie die werd gestimuleerd door de aanwezigheid van de nationale overheid, brede groepen van gegoede en hoog opgeleide burgers en een sterke middenklasse. Dit betekent niet dat Den Haag geen lage inkomens en uitgesproken armen kende. Integendeel, maar als we het hebben over 'imago' dan waren deze bevolkingsgroepen vergeleken met de andere grote steden in Nederland en Europa relatief geringer in aantal en vanaf het einde van de negentiende eeuw ruimtelijk veel meer gescheiden van de bevoorrechte klassen en de stadsdelen waar bezoekers van de stad kwamen. Op de ruimtelijke segregatie van rijk en arm komen we later terug.

Enige cijfers illustreren het belang en de welvaart van het vooroorlogse Den Haag. De Duitse economisch-geograaf W. Christaller stelde dat de betekenis van een plaats kon worden afgeleid van het aantal telefoonaansluitingen. Uitgaande van deze aanname komt Den Haag in 1940 als eerste stad van ons land naar voren. De Residentie telde per 1.000 inwoners anderhalf maal zoveel telefoonaansluitingen als de officiële hoofdstad, bijna tweemaal zoveel als Rotterdam en bijna tweeënhalve maal zoveel als het land. Het gemiddelde jaarinkomen per inwoner was in het jaar 1940 voor Den Haag f615, voor Amsterdam f524 en voor Rotterdam slechts f423 en het gemiddeld vermogen per inwoner bedroeg in Den Haag f2.894 en lag daarmee tweeënehalf maal hoger dan in Amsterdam en bijna driemaal hoger dan in Rotterdam.

Opvallend was het feit dat Den Haag een brede topklaag had. Het aantal aangeslagenen voor de vermogensbelasting was in 1925 per 100 inwoners voor Den Haag, Amsterdam en Rotterdam respectievelijk 3,5 - 1,6 en 1,1. Ook cijfers van het type woningen geven extreme verschillen tussen de Residentie en de twee andere grote steden aan. In Den Haag was de woningvoorraad in 1919 als volgt verdeeld: 59% arbeiderswoningen, 24% middenstandswoningen en 17% woningen voor welgestelden. Amsterdam en Rotterdam laten een geheel ander beeld zien: arbeiderswoningen 82% respectievelijk 85%, middenstandswoningen 10% en 9% en woningen voor welgestelden 8% en 6%. Kijkend naar de Haagse wijken die tussen 1920 en 1940 werden gebouwd - Benoordenhout, Marlot, Belgisch Park, Vogelwijk, Bomen- en Bloemenbuurt, Vruchtenbuurt, Bohemen, Rustenburg-Oostbroek en Laakkwartier - kunnen we constateren dat ook in het Interbellum het bouwen voor de midden- en hoge inkomensgroepen hoge prioriteit kreeg.

Stad van nieuwkomers

Zoals hiervoor al is gesteld, was de toenemende rol als nationaal centrum de aanjager van de Haagse groei. Hoe spectaculair deze was, laten de volgende cijfers zien. Telde Den Haag in 1850 ongeveer 70.000 inwoners, in 1900 was

dit aantal gegroeid tot 200.000 en in 1940 herbergde de stad meer dan 500.000 burgers binnen haar grenzen. De groei met 150 procent in de periode 1900-1940 was ruim tweemaal zo hoog als de toename van de Nederlandse bevolking. Het Haagse vestigingsoverschot bedroeg in de eerste vier decennia van de vorige eeuw ongeveer 158.000 tegenover slechts 31.000 in Amsterdam en Rotterdam. Deze steden dankten hun groei voor negentig procent aan een aanzienlijk geboorteoverschot, dat bijna tweemaal zo hoog lag als in Den Haag. Den Haag was voor een zeer groot deel een stad van nieuwkomers uit diverse steden en het platteland van Nederland. De Nederlanders uit Nederlands Indië en de buitenlanders, met name Duitsers en Belgen, vormden slechts een deel van het aantal 'allochtonen'. De nieuwe wijken op de zandgronden ten noordoosten en noordwesten van het centrum telden in hoofdzaak mensen die niet in Den Haag waren geboren. Maar ook in de wijken op het veen voor de lagere middenklasse en de arbeiders (Schilderswijk, Transvaal) was een grote minderheid afkomstig uit de provincie en veelal net geworteld. Den Haag was vanaf 1850 dus in hoge mate een immigrantenstad en het aandeel van de autochtone bevolking bedroeg in 1920 niet meer dan ongeveer de helft van de bevolking met slechts weinigen van wie de familie al enige generaties Haags was. Na de oorlog kwam een relatief groot deel van de 250.000 Nederlandse repatrianten uit Indonesië naar Den Haag. Vanaf de jaren '70 werden zij gevolgd door Surinamers, Antillianen en buitenlanders uit diverse landen rond de Middellandse Zee. Den Haag wordt dus al zeer lang gekenmerkt door een breed structureel proces van inburgeren, van het zich verwerven van een binding met de stad.

Dat de nieuwkomer van voor 1940 zich snel bond aan Den Haag mag niet verwonderlijk zijn. Het buitengewoon positieve imago en de sterke economie van de Residentie maakten dat velen juist daar wilden wonen. Velen werden aangetrokken door de ruime werkgelegenheid of de verwachting hier makkelijker een baan te zullen vinden. Maar ook diegenen wier welvaart niet afhankelijk was van een baan en waardoor ze een maximale keuzevrijheid bezaten, kozen voor Den Haag. De hof- en regeringsstad, van waaruit niet alleen Nederland maar ook een eilandenrijk zo groot als Europa werd bestuurd, riep met zijn fraaie architectuur, groengebieden, culturele leven en luxe winkels trotse gevoelens op. Ook zij die niet aan het luxe leven konden meedoen, spiegelde zich aan de sfeer van dit nationale centrum waar de toon in alle opzichten werd gezet. Hieruit valt waarschijnlijk te verklaren waarom 'het zich beter voordoen' en een sterke standengeest zo opvalt in de Haagse cultuur. Zelfs in de Schilderswijk wisten men van rangen en standen en liet men niet onvermeld dat men in het 'betere' deel van een straat woonde.

Segregatie als wezenskenmerk

We komen hier op het punt van de ruimtelijke scheiding tussen arm en rijk, een segregatie die geen stad in Nederland zo sterk kenmerkt. Den Haag kende in 1850 bij het begin van zijn onstuimige groei al een traditie van min of meer

gescheiden buurten. In de omgeving van het Binnenhof en Voorhout woonde ten tijde van de Republiek de adel en hoge burgerij rond het stadhoudelijk hof, de Staten-Generaal, de Raad van State, de Staten van Holland en de diverse logementen van de afgevaardigden van de Hollandse steden. De handelslieden en arbeiders leefden in de omgeving van de Grote Kerk en vanaf de zeventiende eeuw ook in het zuidelijke deel van het centrum met zijn talrijke grachten. Hier was ook de meeste nijverheid gevestigd met een goede verbinding via het Trekvliekanaal naar het achterland. Toch waren in het zuidelijk en westelijk deel van het centrum ook rijke huizen gebouwd zoals de Prinsegracht, het begin van het Westeinde, de Wagenstraat, de Veerkaden en de Bierkaden laten zien. In de loop der jaren zouden deze enclaves het qua status echter niet redden. De vissersplaats Scheveningen lag nog geheel van Den Haag gescheiden door een duingebied dat voor een groot deel eigendom was van leden van het Koninklijk Huis. Na 1850 vond de eerste stadsuitbreiding buiten de omgrachting plaats in de richting van het in 1843 gebouwde station Hollandse Spoor. In deze uitleg, de huidige Stationsbuurt, waren huizen voor de gegoede burger gedacht. Het Huygenspark en het Oranjeplein waren de parels in het plan. De ontwikkeling van het gebied zou echter in een andere richting gaan. De Stationsbuurt werd gebouwd op veengrond en algemeen was het gevoel ontstaan dat het wonen op het veen slecht was voor de gezondheid. Daar kwam bij dat juist hier aan de buitenkant van de stad de fabrieken 'Horrix' en 'De Prins van Oranje' waren gevestigd en vlakbij lag de derde grote fabriek 'Enthoven'. Voor de gegoede burgerij waren deze omstandigheden en het feit dat hun zakelijke en sociale contacten aan de andere kant van het centrum lagen, redenen om te kiezen voor een huis op de in dubbele betekenis 'hoge zijde' van de stad. Op de duingronden verrezen vanaf 1860 in een gestaag tempo woonwijken voor de bemiddelde burger, zoals het Willemspark, de Archipelbuurt en het Van Stolkpark. De segregatie werd ook in de hand gewerkt door de erbarmelijke sociale en hygiënische omstandigheden in het zuidelijk deel van het centrum. Hier leefden de allerarmsten in krotten en vochtige kelderwoningen. De grachten deden dienst als open riolen. Juist dit deel van Den Haag werd het zwaarst getroffen door ziekten als cholera. In plaats van het probleem bij de wortel aan te pakken, meende de gezeten burgerij het gevaar te kunnen ontlopen door ver weg te gaan wonen. Pas omstreeks 1905 kreeg de stad een min of meer volwaardig rioolstelsel. In de jaren daarvoor waren de meeste grachten gedempt.

Naar planmatige stadsuitbreiding

De scheiding in bevolgingsklassen was in sociaal opzicht van oudsher een feit maar nam ook in ruimtelijk opzicht duidelijke vormen aan vanaf het einde van de negentiende eeuw. De Stationsbuurt, Archipelbuurt en het Zeeheldenkwartier, die voor het grootste deel nog van voor 1890 dateren, laten nog een menging zien van bevolkingsgroepen door de aanwezigheid van bijzondere functies als een station, fabrieken, kazernes of de Koninklijke Stallen. Met

name in de Archipelbuurt en in de omgeving van de Frederikstraat waren kleine woningen in hofjes op binnerven gebouwd. Den Haag was een belangrijke garnizoensstad met drie grote kazernes en veel militairen in de lage rangen woonden met hun gezin in deze hofjes. De vrouwen en oudere kinderen deden veelal dienst in de huishouding van de grote huizen vlakbij en waren daar al dan niet inwonend.

In de eerste decennia van de Haagse stadsuitbreiding (1860-1890) was van een geleide ruimtelijke ordening en stadsplanning nog geen sprake. Dit leidde ertoe dat projecten van verschillend type en bouwkwaliteit naast elkaar van de grond kwamen. Aannemer-ontwikkelaars bouwden vrijwel zonder regelgeving en een samenstel van bouwblokken met ruimten daartussen (straten) was de resultante van de winstverwachtingen van de ondernemer. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt leidde deze aanpak tot problematische situaties zoals bleek in het Zeeheldenkwartier, waar een goed stratenpatroon niet meer te realiseren viel. Aan de andere kant was het onopzettelijk gevolg van dit klassiek-liberale beleid dat rijkere en eenvoudige straten of delen van straten een buurt met een enigszins gemengde bevolking opleverden.

Na 1890 kwam met de oprichting van de dienst Gemeentewerken geleidelijk de ruimtelijke ordening van de grond en kregen de planmatig ontwikkelde buitenwijken een strakker profiel en meer homogene bevolking. Een indeling in arbeiderswijken, middenstandswijken en wijken voor welgestelden werd in de stadsontwikkeling van na 1900 gehanteerd. De wijk Duinoord (1890-1900) was nog een particulier initiatief. Het plan kreeg door tussenkomst van de gemeente en een prijsvraag een betere stedenbouwkundige structuur en een hoge architectonische kwaliteit. Hofjes kwamen in deze voor de gegoede middenklasse en de hoge burgerij opgezette wijk niet meer voor. Met de Woningwet van 1901 en de Bouwverordening van 1906 werd het bouwen van woningen op binnerven verboden. Door het Uitbreidingsplan van H.P. Berlage (1908) en diens rol als adviseur van de gemeente kreeg de planmatige stadsontwikkeling vaste grond onder de voeten. De in 1918 opgerichte dienst Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting leidde onder het directeurschap van P. Bakker Schut het vervolg van de grote uitbreidingsoperatie. Uniformiteit werd niet alleen gehanteerd ten aanzien van de te huisvesten bevolkingsgroepen, maar ook in het architectuurbeeld. In veel gevallen waren ontwikkelaars en hun architecten gehouden aan de door de dienst S & V (Stedenbouw en Volkshuisvesting) en de Schoonheidscommissie goedgekeurde gevelschema's. De sociaal-democraat Bakker Schut stelde als norm drie bouwlagen voor arbeiders- en middenstandswijken uit vrees voor sociale wantoestanden, waarbij hij verwees naar de 'woonkazernes' in de grote steden van Europa. De experimenten met 'hoogbouw' zien we dan ook alleen in de luxe appartementenbouw. Door de keuze voor gestapelde bouw in drie lagen met een plat dak ontstond de platte 'koek' die zo kenmerkend is voor het westen en zuiden van Den Haag. Ondanks de noodzakelijke hoge dichtheden en de eentonige laagbouw is het opmerkelijk dat

men in de meeste vooroorlogse uitbreidingswijken (Bomen- en Bloemenbuurt, Rustenburg-Oostbroek, Vruchtenbuurt, Laakkwartier) toch een aantrekkelijke kwaliteit wist te realiseren dankzij de aanleg van pleintjes, groene singels en sportvelden. De bouw van zoveel middenstandswijken had tot gevolg dat de Schilderswijk en de zuidzijde van het centrum (Spuikwartier) geleidelijk een meer eenzijdige bevolking kregen: degenen met de laagste inkomens bleven en zagen ambtenaren, middenstanders en hoger gekwalificeerde arbeiders vertrekken naar de nieuwe wijken. De aanleg van bedrijvengebieden als de Laakhavens en Groot-handelsmarkt aan de zuidrand van de stad bevestigde de positie van de Schilderswijk als arbeiderswijk.

Voor het centrum als geheel betekende de vergroting van het stedelijk gebied dat in 1930 nog maar zeven procent van de bevolking binnen de grachten woonde. Leegstand, verpaupering, verkeersdoorbraken om de nieuwe wijken te kunnen bereiken, de totstandkoming van een groot winkelapparaat en schaalvergroting in de vorm van handelskantoren en warenhuizen bepalen het beeld van het centrum gedurende de jaren 1910-1930.

De start in 1904 van een elektrisch tramnetwerk ter vervanging van de paardentram en de stoomtram maakte het mogelijk ver van het centrum te gaan wonen en werkte de scheiding van het wonen en werken verder in de hand. Voor de winkels in de Boekhorststraat en de oude invalswegen Westeinde en Wagenstraat betekenden de gewijzigde vervoersstromen en de verplaatsing van de markt naar de huidige locatie tussen de Schilderswijk en Transvaal een gevoelig verlies aan klanten.

Zo voortvarend als de uitbreiding van de stad verliep, zo traag en halfslachtig was de planvorming van het zuidelijk deel van het centrum. De realisering van de verkeersdoorbraken Hofweg, Grote Marktstraat en Jan Hendrikstraat / Torenstraat duurde ongeveer 25 jaar en de keuze van een locatie voor een nieuw stadhuis viel uiteindelijk in 1934 niet op het Spui maar op de Archipelbuurt. Inmiddels was de wereldwijde economische crisis een feit en kwam de vernieuwing in het centrum tot stilstand.

40 jaar neergang en het begin van hoop

De Tweede Wereldoorlog heeft wereldwijd voor een breuk gezorgd in politieke, sociale en economische verhoudingen. Den Haag kwam psychisch en materieel zwaar beschadigd uit deze oorlog: het had zijn Joodse gemeenschap vrijwel volledig verloren en de stad was van een rijke een arme stad geworden. De mooiste stadsdelen met duizenden woningen waren door de aanleg van de Atlantikwall en door het bombardement op het Bezuidenhout en het centrum verwoest. Den Haag was van zijn voetstuk gevallen en niet meer de chique, aangename plezierstad maar een probleemstad met woningnood en een zwakke economie, die structureel kwetsbaar zou blijken. Het verlies van Nederlands-Indië en de status van hofstad (koningin Juliana kiest voor Soestdijk en ontvangt staatshoofden in Amsterdam) waren een onderdeel van de psychologische dreun die de stad moest verwerken. Tot overmaat van ramp verlieten in de jaren '70 ook nog enkele ministeries en rijksdiensten Den

Haag. Alles wat in deze op traditie gestelde stad voor waar werd gehouden, was aan het schuiven geraakt. Terugkijkend op het Den Haag van de tweede helft van de twintigste eeuw is het duidelijk dat deze stad zich geen raad wist met de gewijzigde politieke en maatschappelijke verhoudingen en voor trots kwam een collectief minderwaardigheidscomplex in de plaats. Dit minderwaardigheidscomplex verklaart wellicht voor een deel de in de jaren '90 geboren cult van 'Haagse Harry'. De schone schijn, die nog werd opgehouden, kon niet verhelen dat Den Haag cultureel en materieel verarmde. Een groot deel van de Haagse artistieke wereld koos voor Amsterdam. Het winkelapparaat en de horeca verschaalden geleidelijk tot een gemiddeld niveau.

Bedrijven en instellingen vertrokken omdat de noodzaak om dichtbij de rijksoverheid het hoofdkantoor te hebben, was komen te vervallen. Daarnaast vergrijsde de stad nog meer dan voorheen doordat veel kinderrijke gezinnen kozen voor gemeenten met voldoende ruimte en daardoor betere en goedkopere huisvesting. Het feit dat Den Haag geen studentenstad was, droeg verder bij aan het beeld van een stad die niet mee kon in de nieuwe door jongeren overheerste cultuur. De status die Den Haag in de jaren '60 had als 'popstad' van Nederland, relativeert deze problematisering van de stad enigszins. Desalniettemin liet Den Haag zich steeds meer het denigrerende etiket van 'saai ambtenarenstad' welgevallen.

Voor het eerst moest de stad haar positie ten opzichte van andere steden bevechten. Hard onderhandelen met de Rijksoverheid was daarbij geboden. Amsterdam en Rotterdam ging dat goed af. Den Haag daarentegen was dat niet gewend en stelde zich voorzichtig op als gastheer van deze belangrijke schepper van werkgelegenheid. Daarbij deed de stad zichzelf te kort door geen beroep te doen op extra rijks gelden zoals de twee andere grote steden al decennia lang deden. Den Haag wenste niet de hand op te houden en zorgde tot het begin van de jaren '80 voor een sluitende begroting. Een enorme achterstand in de dringend noodzakelijke stadsvernieuwing was het gevolg van deze vooroorlogse attitude.

Een probleem komt zelden alleen

De problemen waarmee de gemeente na 1945 te maken kreeg, waren talrijk en gecompliceerd. De woningnood werd verzaamd door een geboortegolf die in Nederland uitzonderlijk lang (zes jaar) aanhield en door de komst van repatrianten uit Indonesië. Midden jaren '50 was de Haagse bevolking gegroeid tot 600.000 mensen. Den Haag-Zuidwest werd in snel tempo uit de grond gestampt en kreeg noodgedwongen een zeer eenzijdig woningbestand van kleine goedkope huurflats. In het oostelijk deel van de stad kon vervolgens in de jaren '60 de wijk Mariahoeve met meer variatie in type woningen worden gerealiseerd. Daarna stopte de bouwstroom omdat Den Haag geen bouwgrond meer had. De laatste stukken waren in het bezit van tuinders en deze konden pas aan het einde van de jaren '70 worden uitgekocht.

Met de geleidelijke stijging van de welvaart kwam na 1965 een nieuwe middenklasse op die meer eisen ging stellen aan



Kapelsebrug, 1931
 (Foto: Spaarnestad, fotoarchief
 Haarlem)

het wonen en een huis met tuin of grote flat met lift wenste. Den Haag kon door gebrek aan ruimte aan deze vraag niet voldoen. De gemeenten vlakbij Den Haag des te meer. Daarbij werd Zoetermeer door het rijk aangewezen als 'overlooptgemeente'. Een grote uitstroom van Hagenaars met midden- en hogere inkomens was het gevolg. Tot op heden is dit proces van verlies aan economisch en maatschappelijk draagvlak niet gestopt, laat staan omgebogen. Anno 2000 is het bevolkingsaantal van Den Haag gestabiliseerd op ruim 440.000 en is sprake van een onevenwichtige bevolkingssamenstelling naar inkomen, opleiding en toekomstperspectieven. Bijna 50 procent van de Haagse huishoudens is aangewezen op een uitkering of tegemoetkoming in de betaling van lokale belastingen.

De stadsvernieuwing die in Den Haag pas na 1980 goed op gang kwam, bracht in de toenemende segregatie tussen de stad en regio geen verandering doordat in de te vernieuwen wijken uitsluitend sociale woningbouw werd gerealiseerd. Zodoende werd ook de ruimtelijke tweedeling in Den Haag zelf versterkt. De enorme voorraad aan goedkope woningen heeft ertoe bijgedragen dat Den Haag en de andere grote steden een zeer groot deel van het sociale vraagstuk in Nederland voor hun rekening nemen. In de sociale problematiek gaat het niet louter maar wel in sterke mate om de achterstand van etnische minderheden, de noodzaak van integratie en het tegengaan van gettovorming. Pas de laatste jaren is een beleid ingezet naar meer differentiatie van woningen en inkomensgroepen om het draagvlak van wijken en de stad als geheel te versterken. Daarbij wordt ingespeeld op het feit dat landelijk gezien de vraag naar goedkope woningen aanzienlijk afneemt. Voor Den Haag en de andere grote steden is het de vraag in hoeverre zij kunnen participeren in deze landelijke trend of dat de ruimtelijke tweedeling en het verlies aan draagvlak voor de grote stad onverminderd doorgaan. Onderzoeken van het rijk wijzen uit dat de grote steden kansrijk zijn voor het

groeiend aantal goed verdienende één- en tweepersoons-huishoudens en gezinnen met (oudere) kinderen. In Den Haag is een ingrijpende herstructurering nodig om aan de vraag van deze huishoudens te kunnen voldoen. Ruim twee derde van de woningvoorraad bestaat namelijk uit gestapelde woningen van minder dan 100 m² en heeft geen lift. Overigens is het vasthouden en aantrekken van midden- en hogere inkomens door een grotere verscheidenheid aan woonmilieus slechts één van de middelen om een basis te creëren voor economisch herstel en een sociaal gezonde samenleving in een ongedeelde stad en regio. Scholing van laag opgeleiden en het scheppen van werkgelegenheid voor deze groep op lokaal en regionaal niveau heeft een hoge prioriteit in het gemeentelijk beleid naast het verder versterken van de kantoreneconomie.

Na 1985

Tot slot een korte blik op het Haagse centrum en omgeving. Het is met name hier dat sinds 1985 een breuk met de neergang van Den Haag valt waar te nemen en een keer ten goede lijkt aangebroken. De plannen van het gemeentebestuur en het rijk werden voor 1980 geheel gedomineerd door sanering en schaalvergroting zonder rekening te houden met stedenbouwkundige en historische kwaliteiten. De eerste decennia na de oorlog bleken achteraf ook een periode van de gemiste kansen. Zo is het in de jaren '50 niet gelukt de twee stations samen te voegen en het spoorwag-emplacement van het Centraal Station (toen nog station Staatsspoor) ondergronds te leggen. Daardoor is de verbinding tussen het centrum en het zuidoostelijk deel van de stad problematisch gebleven en kwam het *central business district* geïsoleerd te liggen. De wederopbouw van het Bezuidenhout bleek veel moeilijker omdat de onderhandelingen met het rijk, die hier uiteindelijk in de jaren '70 een groot aantal overheidsgebouwen zou realiseren, allesbehalve vlot verliepen. Van grote invloed op de zuidrand van het



oude centrum waren de plannen voor grote verkeersdoorbraken dwars door het Spuikwartier, Centrum-Zuid en Kortenbosch. Twaalf verdiepingen tellende galerijflats zouden in de plaats komen van de 17de- en 19de-eeuwse bebouwing. Van de ringweg is uiteindelijk alleen het Prins Bernhardviaduct gerealiseerd. De discussie en strijd over de verkeers- en saneringsplannen hadden intussen echter geleid tot een stop op investeren en verdere verkrotting. Winkelstraten als de Wagenstraat, Boekhorststraat en Westeinde, waren verder verkommerd. Voor de Wagenstraat betekende de gewijzigde voetgangersstroom door het concentreren van de forensen op C.S. in plaats van het station Hollandse Spoor bijna de doodsteek.

Toen de doorbraakplannen in 1981 definitief werden afgeblazen waren het zuidelijk deel van het centrum en de Schilderswijk zo achteruit gegaan dat grote delen alsnog in de daarop volgende stadsvernieuwingsoperatie geheel gesloopt moesten worden.

Voor het gebied tussen het Spui en C.S. zouden verscheidene plannen de revue passeren. Het plan van de gemeentelijk stedenbouwkundig adviseur W.M. Dudok om hier een nieuw regeringscentrum te bouwen, haalde het niet door tegenwerking van het rijk en de Nederlandse Spoorwegen. Deze wezen een concentratie van ministeries rond een groot plein en een ondergronds C.S. af. Diverse andere plannen, onder andere van Nervi en Weeber zouden het eveneens niet halen.

Weer vertrouwen in de binnenstad

Het zou tot het einde van de jaren '80 duren voor een meer behoedzame stedelijke vernieuwing het pleit won. Op instigatie van wethouder A. Duivesteyn werd opnieuw een stedenbouwkundig plan gemaakt, dit keer onder leiding van de architect Rob Krier. Het plan, dat onder wethouder P.G.A. Noordanus zijn hoge kwaliteit en de passende naam

De Resident kreeg, toont aan dat hoogbouw en een aan de oude stad verwante fijnmazige structuur goed samen kunnen gaan. Voor de vernieuwing van de binnenstad is het besluit van 1989 om het stadhuis aan het Spui te bouwen de katalysator geweest. De gemeente wist met deze daad het vertrouwen in de binnenstad te herstellen en marktpartijen te interesseren voor investeringen. Hetzelfde geldt voor het project *De Kern Gezond* waarin op structurele wijze de openbare ruimte van de binnenstad wordt aangepakt. Het beleid van de wethouders Noordanus en H.J. Meijer om het wonen in de binnenstad te bevorderen, begint vruchten af te werpen. Ook is een duidelijke verbetering waar te nemen in het horeca-aanbod en is het beeld van de binnenstad verlevendigd door de toename van het aantal terrassen. De vernieuwing van het aan het centrum grenzende Laakhavengebied, waarin de bouw van de Haagse Hogeschool als de motor fungeerde, mag eveneens worden gezien als blijk van een herwonnen zelfvertrouwen van de stad. Voor dat zelfvertrouwen is overigens al eerder de terugkeer naar Den Haag van het staatshoofd niet onbelangrijk geweest. Het is te hopen dat Den Haag de opgaande lijn van de laatste vijftien jaar van de twintigste eeuw zal weten vast te houden. De stad werkt aan een profiel van (inter)nationale stad van bestuur en hoogwaardige dienstverlening, van duurzame groene woonstad, van *legal capital* (Den Haag is de vierde VN-stad in de wereld) en van *brainport* naast de mainports Schiphol/Amsterdam en Rotterdam. Daarbij zullen gemeentelijke herindeling, een zeer hoog ambitieniveau voor de stedelijke vernieuwing van Den Haag en een goede afstemming en samenwerking op het niveau van de Randstad (Deltametropool) en de regio (Zuidvleugel) onontbeerlijk zijn. Cruciaal zal echter een duidelijke beschavingsmissie zijn, zoals Paul Scheffer die heeft verwoord in zijn artikel 'Het multiculturele drama' (NRC Handelsblad 29 januari 2000).

De Utrechtse Baan.
(Foto: Gemeente Den Haag, DSO)

Een complete stad in de Deltametropool

De verschillende delen van de Randstad ontwikkelen tot één samenhangend geheel, dat is de centrale opdracht van het concept Deltametropool. Dat moet een sterker fundament opleveren voor de economische en culturele ontwikkeling van de Randstad dan nu het geval is. Alleen dán kan het gebied zich handhaven in het Europa van morgen, waarin steeds vaker regio's met elkaar de concurrentie aan gaan, in plaats van landen.

Peter Noordanus
Wethouder gemeente Den Haag

Voor het hoge ambitieniveau van de Deltametropool zijn vitale steden en centra een absolute voorwaarde. Den Haag wil in die Deltametropool een complete stad zijn omdat de stad alleen zo kan functioneren als één van de hoofdkernen in de Deltametropool. Den Haag moet dus niet de grote onbekende zijn in de Deltametropool, maar één van de dragers met een eigen identiteit, waarin het accent ligt op stad van bestuur, hoogwaardige dienstverlening en aantrekkelijk wonen. Ooit was Den Haag een plek waar mensen wilden wonen, *the place to be*. Het in dit nummer opgenomen artikel van Christiaan Vaillant geeft daarvan een uitstekend beeld. Het door hem beschreven verleden biedt prima aanknopingspunten om die eigen identiteit van Den Haag vandaag én morgen vorm te geven. In wat was, maar ook in de stad van vandaag, liggen waardevolle vertrekpunten voor ruimtelijke specialisatie. Den Haag is immers nu al de zetel van regering en parlement, een internationale stad van recht en vrede (4e VN-stad ter wereld) en van hoogwaardige dienstverlening, cultuur, congressen en toerisme. Bovendien is Den Haag de enige grote stad aan zee, waar duinen en grote groengebieden een extra kwaliteit bieden en positief uitwerken op het vestigingsklimaat voor wonen en kantoren.

Investeringsstrategie

Den Haag heeft in het kader van het vernieuwde grote-stedenbeleid (GSB) een geïntegreerde investeringsstrategie ontwikkeld. Daarbij zetten we in op vier sporen:

- **Hoog Hage**, dat met het CS-Kwadrant als start, een plek is waar de kennisintensieve dienstenwerkgelegenheid zich verder kan ontwikkelen; het is na Den Haag Nieuw Centrum het vervolg-sleutelproject in Den Haag;
- **Stadseconomie** om werkgelegenheid te bevorderen in het midden- en kleinbedrijf en het toerisme;
- **Herstructurering** om wijken te vernieuwen die kampen met een eenzijdige en verouderde woningvoorraad;
- **Mensenwerk** gericht op scholing van mensen, om zo de andere strategieën te ondersteunen.

In het Haagse concept-ontwikkelingsprogramma GSB/ISV wordt zo op het punt van de structuur- versterking een viervoudige samenhangende aanpak beschreven waarbij

ingezet wordt op versterking van de kantoreneconomie - onder meer via de sleutelprojecten DHNC en Hoog Hage - het zoveel mogelijk ruimte bieden aan en stimuleren van de daarvan afgeleide werkgelegenheid via een stadseconomisch programma én een daarbij behorende transformatie van woonmilieus.

Deze investeringsstrategie moet de ook door Christiaan Vaillant in zijn artikel in dit nummer van Stedebouw & Ruimtelijke Ordening gesignaleerde problemen van segregatie, teruglopende bevolkingsaantallen, onevenwichtige arbeidsmarkt en achterblijvende economie helpen oplossen. Deze strategie laat zich op het gebied van de inrichting van de stad vertalen naar aspecten van wonen, werken, groen en infrastructuur.

Woonstad

Goede vestigingsmilieus zijn een voorwaarde om bedrijvigheid blijvend aan de stad te kunnen binden. Maar tegelijkertijd is het hebben van die milieus onvoldoende, omdat de aantrekkelijkheid van de stad in hoge mate mede wordt bepaald door andere factoren: plekken om medewerkers te huisvesten, de aanwezigheid van (internationale) scholen en andere voorzieningen of bereikbaarheid.

Op het gebied van wonen staat Den Haag voor een integrale aanpak van de wijken uit de periode 1900-1970. Daarbij zetten wij in op de kwaliteit van de woning, de leefbaarheid, de openbare ruimte, de verkeersafwikkeling en het niveau van de voorzieningen. Zo moet de stad weer het vertrouwen en de waardering krijgen van de koopkrachtige woonconsument. Maar de stad mag er niet alleen voor staan. De gehele regio, inclusief het Westland, moet gaan functioneren als een open woningmarkt. Dat houdt in dat ook buiten Den Haag voldoende passende woningen worden aangeboden, zowel in het dure als het goedkopere segment. De Westlandse gebieden grenzend aan de duinen en de zuidwestrand van Den Haag lenen zich bijvoorbeeld bij uitstek voor het wonen in lage dichtheden gecombineerd met recreatief groen, watergebieden en natuur. Gemeentelijke herindeling en regionale samenwerking op het niveau van de regio en de Randstad zijn voor deze strategie een absolute voorwaarde.

Werkstad

In de afgelopen jaren heeft Den Haag Nieuw Centrum ('een hart van vijf miljard') een enorme impuls betekend voor de kracht van Den Haag. Ministeries kwamen en komen terug naar de stad en andere bedrijven vestigden zich in het centrum. Bovendien worden stukken stad opnieuw levend onderdeel van het centrum, zoals de Resident en de omgeving van de Utrechtsebaan. De voortgaande ontwikkeling van Nieuw Centrum en de plannen voor het Centraal Station en omgeving (Hoog Hage met het CS-Kwadrant), het Beatrixkwartier, Laakhaven en de binnenstad (Spuimarkt) zorgen voor een vergroting van het centrum van Den Haag. Het centrum breidt zich uit richting spoorlijnen en er ontstaat een tweede pool van het centrum, geschakeld aan de oude binnenstad: Centrum Plus. Het gaat hier om een complementaire ontwikkeling met hoogwaardige werkgelegenheid in grote kantoren, grootstedelijk wonen en voorzieningen die niet behoren tot het kernwinkelgebied. Het versterken van het midden- en kleinbedrijf (MKB) valt binnen de Haagse strategie om het aanjaageffect van de stuwende economie te laten doorwerken en als middel om op directe wijze meer banen te scheppen voor laaggeschoolden. Binnen de grenzen van de stad is de ruimte voor groei in deze sector erg beperkt. Den Haag is dus aangewezen op een regionale aanpak. Een ambitieuze regie die inspeelt op kansen voor de talrijke laaggeschoolden in Den Haag is urgent.

Bereikbare stad

Een slecht bereikbare stad is per definitie niet goed gezond te krijgen. Structurele verbetering van de bereikbaarheid van Den Haag en de Haagse regio is dan ook absoluut noodzakelijk. Een nieuwe verbinding naar het rijkswegennet (Trekvlittracé) hoort daar bij, evenals het tegengaan van filevorming op de omliggende rijkswegen en capaciteitsvergroting dankzij verbetering van het openbaar vervoer. Voor de oplossing van de parkeerproblematiek in woonwijken en voor het tegengaan van 'recreatief' binnenstedelijk verkeer zijn substantiële investeringen nodig. Ook is verbetering nodig van het openbaar vervoer op alle schaalniveaus: hoogwaardige regioverbindingen door *lightrail*, een viersporig NS-kernnet en een volwaardige koppeling van Den Haag aan de HSL-Zuid en HSL-Oost. Als niet méér op maat geknipte openbaarvervoerproducten worden aangeboden, blijft een wezenlijke verandering van de *modal split* een illusie. Dat vraagt om aandacht voor toegesneden voor- en na-transport. En het betekent herziening van het ABC-locatiebeleid. Nu is de gedachte dat kantoren bij stations goed bereikbaar zijn en dus toe kunnen met minder parkeerplaatsen. De praktijk is dat een bepaald soort kantoorbedrijvigheid de stad juist vanwege die redenering verlaat. Het ABC-beleid moet dus niet een in beton gegoten aanpak zijn, maar zou zich meer moeten baseren op mobiliteitsprofielen van verschillende typen kantoorbedrijvigheid. Den Haag herbergt veel overheidskantoren, maar de *consultancy*-sector is qua werkgelegenheid in de stad inmiddels even groot. Het mobiliteitsprofiel

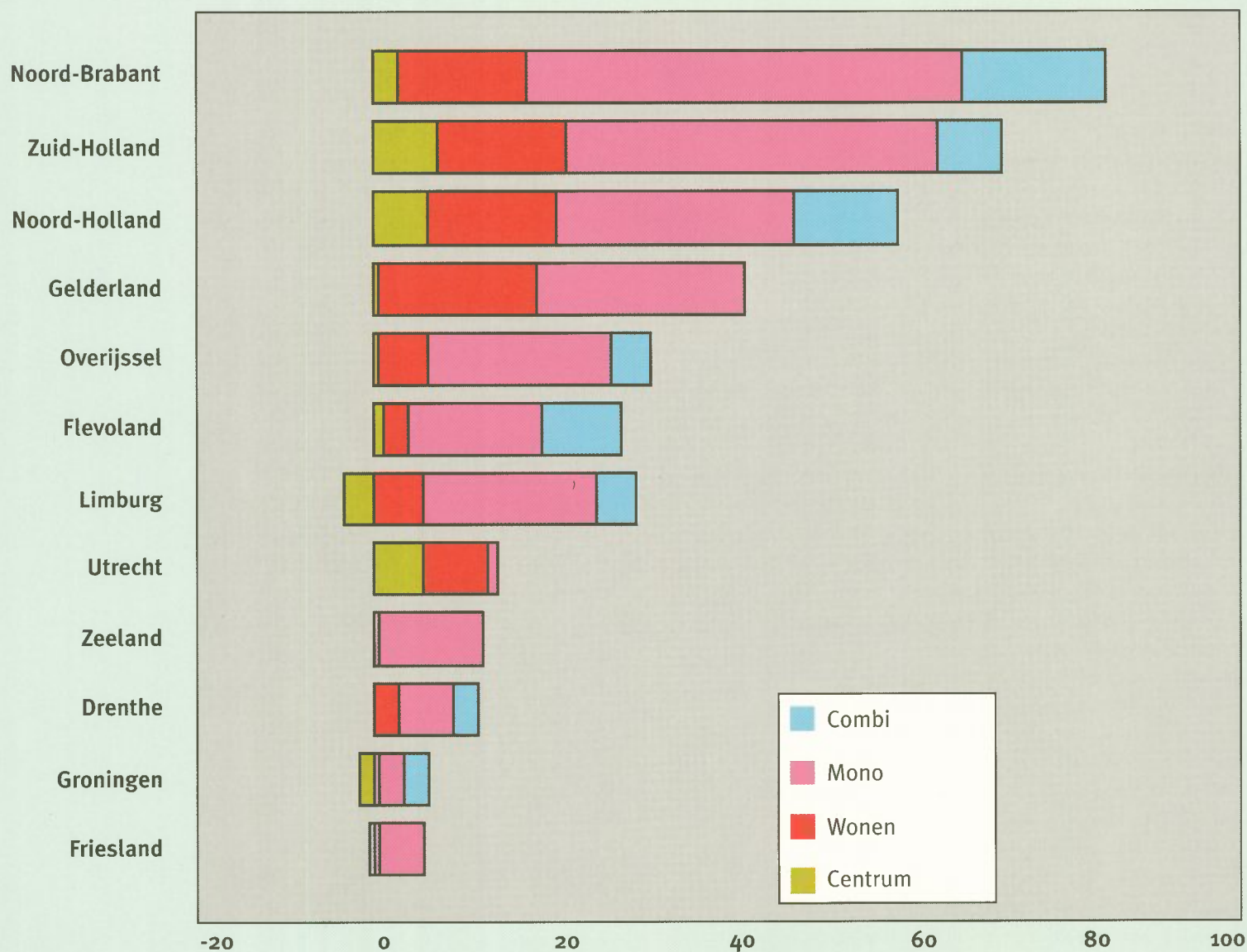
van beide sectoren verschilt hemelsbreed. Sleutellocaties, zoals het Haagse CS-Kwadrant en het Beatrixkwartier, zullen dus ook voor auto's goed bereikbaar moeten zijn. Het Bereikbaarheidsoffensief Randstad biedt uitzicht op verbetering van de bereikbaarheid van Den Haag en de Haagse regio. Een tweede toegang tot Den Haag (Trekvlittracé) is dichterbij gekomen, evenals de komst van de A4 midden Delfland. De versnelde aanleg van RandstadRail is positief en voor het concept van de Deltametropool is ook de aanleg van een 'snel rondje Randstad' per trein essentieel.

Haagse wensen

Bovenstaande leidt tot een aantal uitgesproken Haagse wensen, waaraan voldaan moet zijn, wil de stad haar rol als complete stad met een helder profiel in de Deltametropool kunnen waarmaken.

- Den Haag moet internationale stad van recht en bestuur blijven. Rijk en gemeente moeten zich daarom actief blijven inzetten op het verwerven en behouden van internationale gouvernementele en non-gouvernementele functies in de stad.
- Er komt een zodanige bestuurlijke (re)organisatie dat Den Haag de beleidsruimte, de financiële ruimte én de territoriale ruimte krijgt om te kunnen functioneren als complete stad. De tijdshorizon moet hier tenminste 25 jaar zijn.
- Er zijn middelen nodig om de bestaande stad te behoeden voor verpaupering en ongewenste segregatieprocessen. Veel van de gebieden die na 1900 aan de stad zijn toegevoegd voldoen niet meer aan de wensen van vandaag de dag op het gebied van wonen, woonomgeving en voorzieningen. Niets doen is geen alternatief.
- In de onmiddellijke omgeving van de stad is behoefte aan meer suburbane hoogwaardige woonmilieus. De beperkte mogelijkheden voor stadsuitleg in de regio aan de zuidoostzijde van de stad dienen gereserveerd te blijven voor de Haagse en Haaglandse behoefte, omdat er geen alternatieven zijn. In en rond het centrum is toevoeging van hoogwaardige woonmilieus in hoge dichtheid gewenst en mogelijk.
- Verbetering van de infrastructuur is een voorwaarde voor het kunnen waarmaken van de nationale en internationale functies van de stad. Besluiten als over de HSL-zuid waarbij Den Haag is losgekoppeld van het hoofdtraject, behoren te vallen in de categorie 'eens maar nooit weer'.

Toename stedelijk gebied per provincie in km²



De opkomst van het monomilieu

Groei, intensivering, ontmenging en vervlakking van stedelijk Nederland

Aan de vooravond van het verschijnen van de Vijfde nota over de ruimtelijke ordening is het van belang om zicht te hebben op de ruimtelijke ontwikkelingen in het recente verleden, met name die van de verstedelijking. In dit artikel wordt ingegaan op functioneel-morfologische kenmerken van verstedelijking: ruimtegebruik, intensiteit, functiemenging, diversiteit van stedelijke milieus, en de ontwikkelingen daarin. Wat blijkt? Het monomilieu is het snelst groeiende milieu van Nederland.

In de ruimtelijke ordening wordt gestreefd naar een zo hoog mogelijke ruimtelijke kwaliteit. Wat ruimtelijke kwaliteit precies inhoudt is onderwerp van voortdurende discussie. Deze discussie wordt sterk beïnvloed door veranderende maatschappelijke voorkeuren. Het ruimtelijkeorderingsbeleid beweegt hierin mee.

Toch bevat het beleid historisch gezien ook constanten die vaak alleen in de beleidsuitwerking verschillen. De volgende functioneel-morfologische kenmerken van verstedelijking worden al geruime tijd wenselijk geacht:

- *Concentratie van het stedelijke ruimtegebruik* creëert draagvlak voor hoogwaardige voorzieningen en investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van de stad. Bovendien kunnen de bestaande voorzieningen, inclusief openbare voorzieningen, optimaal worden benut. Door concentratie wordt tevens ruimte gevrijwaard van verstedelijking zodat de openheid van het landschap of andere landschappelijke waarden behouden blijven. Ook wordt door concentratie het contrast tussen stad en land versterkt.

- *Intensivering* is verdichting van het stedelijk ruimtegebruik, bedoeld om ruimte te sparen.

- *Functiemenging* zorgt voor nabijheid van de dagelijkse voorzieningen en van werkgelegenheid. Menging van functies doet de autoafhankelijkheid verminderen en voorkomt monotone steden. Dit heeft gunstige effecten op het gevoel van sociale veiligheid en sluit aan op de menselijke maat.

- *Diversiteit aan stedelijke milieus* is een voorwaarde voor keuzevrijheid. Hiermee wordt voorkomen dat er in de stad alleen aanbod is voor 'de gemiddelde vraag'. Diversiteit aan woon- en werkmilieus maakt de stad tot een aantrekkelijke vestigingsplaats.

Hoe staat het op dit ogenblik met deze functioneel-morfologische kenmerken van verstedelijking in Nederland? Hoe geconcentreerd, intensief, gemengd en divers zijn onze stedelijke milieus? En hoe ontwikkelen deze zich? Een antwoord op deze vragen is belangrijk voor de vormgeving van het nieuwe beleid.

Groei

Het stedelijk gebied beslaat op dit moment dertien procent van de totale oppervlakte van Nederland. Groei hiervan

Gehanteerde begrippen

De stedelijke milieutypologie is ontwikkeld met behulp van clusteranalyse volgens de partitiemethode. Heel Nederland is opgedeeld in gridcellen van 250 bij 250 meter. Deze gridcellen worden op grond van overeenkomsten en verschillen in waarden van variabelen zodanig in groepen ingedeeld, dat de groepen intern zo homogeen mogelijk zijn, en onderling zoveel mogelijk verschillen. De variabelen die hierbij gehanteerd worden zijn: het aantal woningen, het aandeel stapeling daarin, het aantal werkzame personen, het verkoopvloeroppervlak van winkels voor dagelijkse en niet-dagelijkse boodschappen, en de aandelen bedrijventerreinen, voorzieningen, groen en infrastructuur. Naast de waarden in de gridcel zelf zijn de waarden van de acht omliggende cellen mede bepalend. De typologie is (steekproefsgewijs) gecontroleerd met behulp van veldbezoek en luchtfoto's (figuur 1).

De intensiteit van het stedelijke ruimtegebruik is gemeten aan de hand van de intensiteitsindex. De intensiteitsindex geeft op gridcelniveau de totale dichtheid van wonen, werken en winkelvoorzieningen weer.

De mate van functiemenging van het stedelijke ruimtegebruik is gemeten aan de hand van de specialisatie-index. De specialisatie-index beschrijft per gridcel de afwijking van de aandelen aan wonen, werken en winkelvoorzieningen ten opzichte van het gemiddelde van het hele stedelijke gebied in Nederland. Hoe hoger de specialisatie-index, hoe lager de mate van functiemenging.

Ten aanzien van de indeling van Nederland worden onderscheiden: de Randstad, bestaande uit de provincies Flevoland, Utrecht, Noord- en Zuid-Holland, de Zandstad, welke de provincies Gelderland, Overijssel en Noord-Brabant beslaat, en Overig Nederland, waarmee de provincies Friesland, Groningen, Drenthe, Zeeland en Limburg worden aangeduid.

Bart van Bleek

Rijksplanologische Dienst, ministerie vrom, Den Haag

Kees Maat

Onderzoeksinstituut OTB, TU Delft

Jan Jaap Harts

Universiteit Utrecht, Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen

wordt beïnvloed door demografische, economische en sociaal-culturele ontwikkelingen. Zo bepaalt de bevolkingsomvang in niet geringe mate de totale hoeveelheid ruimte die nodig is voor wonen, werken, recreëren, winkelen en dergelijke. Mede bepalend is echter de hoeveelheid ruimte die voor deze activiteiten per persoon nodig is. Deze laatste staat onder invloed van de welvaart en sociaal-culturele processen zoals individualisering. Werd de toename van het stedelijke ruimtegebruik enkele decennia geleden nog vooral bepaald door de groei van het bevolkingsaantal, nu is dat steeds meer het individuele ruimtegebruik. In de periode 1990-1996 groeide de bevolking met circa vier procent, terwijl tegelijkertijd het stedelijk gebied met ruim zeven procent in omvang toenam. Regionaal verschillen deze cijfers. In de Randstad, die ongeveer een kwart van de Nederlandse bevolking uitmaakt, bevindt zich ruim 40 procent van het stedelijke gebied. Hierbinnen treft men ongeveer de helft van alle woningen, werkgelegenheid en winkels aan. Zuid-Holland is de meest verstedelijkte provincie met een aandeel van 17 procent aan stedelijke milieus. De spreiding van de groei van de bevolking en werkgelegenheid over de landsdelen is vrij constant, maar het stedelijke ruimtegebruik groeit sneller in de Zandstad; in Noord-Brabant was de groei zelfs het grootst. Relatief kende Flevoland de grootste groei.

Conclusie: van concentratie is nauwelijks sprake, het stedelijk gebied groeit.

Intensivering

Het grootste deel van de woningen, werkgelegenheid en winkels in Nederland is geconcentreerd in stedelijk gebied. Vanuit de traditionele centra neemt de intensiteit naar de randen eerst af, waarna deze in de centra van de voorsteden weer toeneemt.

Overall binnen het stedelijke gebied blijkt de intensiteit van wonen, werken en winkelen toe te nemen. Dit geldt met name voor milieutypes met lage intensiteiten. Uitzondering zijn het 'hoogstedelijke centrum' en het combinatiemilieu 'bedrijven en groen'. De intensiteit neemt vooral toe rond infrastructuur, op bedrijventerreinen, in voorzieningmilieus en in de extensief bebouwde woonmilieus. Deze intensivering leidt ertoe dat een deel van de milieus zich ontwikkelt tot een stedelijker type.

In de Randstad wordt het stedelijke gebied het intensiefst gebruikt. Steden die het krapst in hun jasje zitten, dus die over het minste 'buitengebied' beschikken, laten de hoogste intensiteiten zien. Dat wijst erop dat de administratieve begrenzingen invloed hebben op de benutting van de stedelijke ruimte en daarmee op de intensiteit van de verstedelijking.

Conclusie: de intensiteit van het stedelijk grondgebruik neemt toe.

Ontmenging

Het meest gemengd zijn de woonmilieus in de ringen rond de centra. De centra zelf worden gedomineerd door de functies winkelen en werken. Aan de randen is het ruimtegebruik gespecialiseerd, met name door grote oppervlakten

Stedelijke milieutypen

Er zijn vier centrummilieus: hoog-, midden-, laagstedelijk en voorzieningenconcentraties. Ze worden gekenmerkt door veel werkgelegenheid en een groot oppervlakte aan winkels, alsmede een hoge specialisatie- en intensiteitsindex ten opzichte van de woonmilieus. De verschillen in dichtheid, mate van stapeling van woningen en de voorzieningenkenmerken bepalen of het centrummilieu hoog-, midden- of laagstedelijk is. De voorzieningenconcentraties (zoals bijvoorbeeld nutsbedrijven, overheidskantoren, onderwijs- en gezondheidsvoorzieningen) worden naar aard van hun functie ook als centrummilieu aangemerkt, hoewel deze gebieden meestal niet in de traditionele stadscentra liggen.

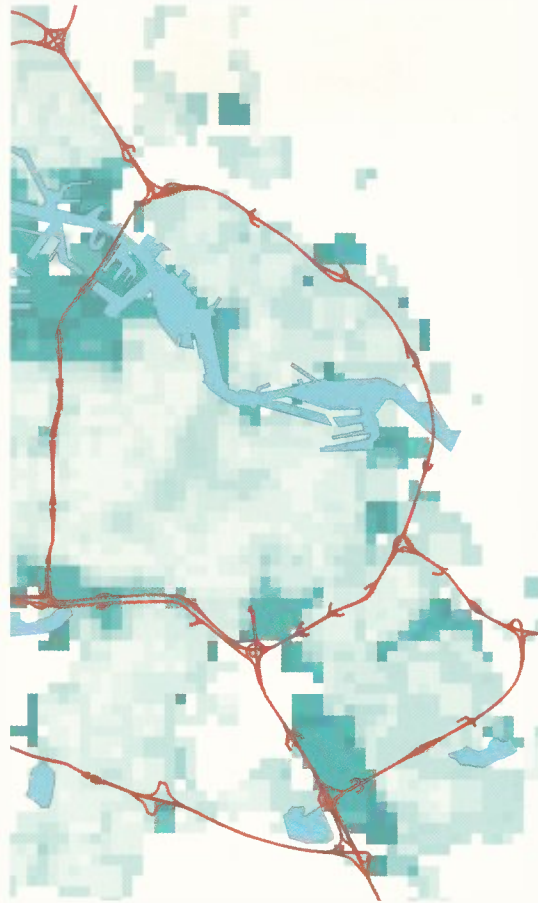
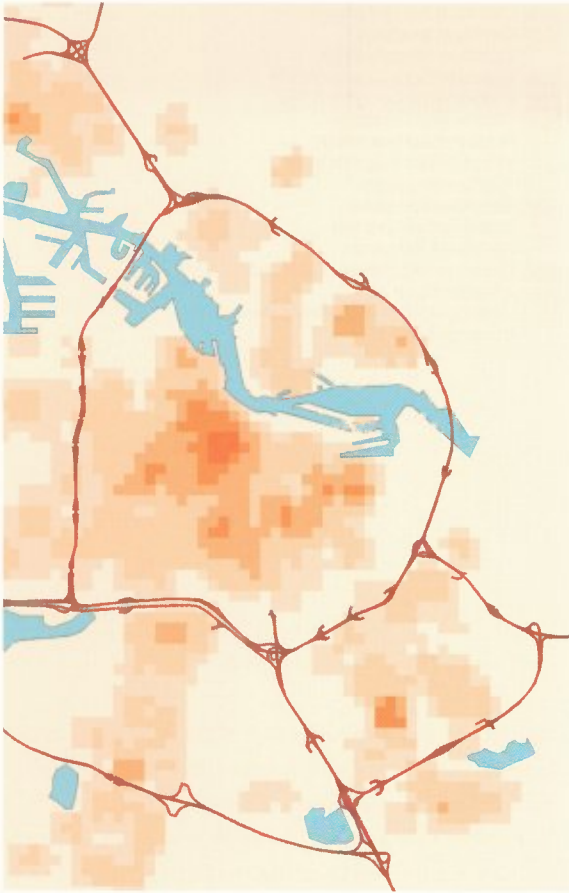
De vier woonmilieus (hoog-, midden-, laagstedelijk en woonwijk) kenmerken zich door een dominante woonfunctie. Ze verschillen onderling door de intensiteit en de mate van menging met werken en winkels. Het hoogstedelijke woonmilieu is van alle stedelijke milieus het meest gemengd.

De drie stedelijke monomilieus worden gedomineerd door één bepaalde functie. Hieronder vallen bedrijventerreinen, groen- en sportvoorzieningen en infrastructuur. Ze beslaan aanzienlijke oppervlakten.

De vier combinatiemilieus zijn overgangszones of mengmilieus met verschillende functies. Meestal betekent dit dat de functies in elkaars nabijheid voorkomen: wonen en groen, bedrijven en wonen, bedrijven en groen en voorzieningen in het buitengebied. Voorzieningen in het buitengebied zijn vergelijkbaar met voorzieningenconcentraties, maar liggen aan de stadsrand of in het buitengebied waardoor de dichtheid bijzonder laag is (bijvoorbeeld militaire complexen).

Tenslotte wordt 87 procent van de oppervlakte van Nederland als buitengebied geclassificeerd. Op alle onderscheiden variabelen is de dichtheid te gering om als stedelijk te worden aangemerkt.

De ontwikkelingen zijn geanalyseerd door vergelijking van gegevens van rond 1990 met die van rond 1996. Alle ontwikkelingen die in dit artikel staan beschreven, slaan op deze periode, tenzij anders aangegeven.



Links: weergave intensiteitsindex voor Amsterdam en omgeving. Oplopende intensiteit van licht naar donker.

Rechts: weergave specialisatie-index voor Amsterdam en omgeving. Oplopende specialisatie van licht naar donker.

sport- en bedrijventerreinen.

Per saldo vindt er in Nederland binnen het stedelijke gebied een specialisatie - een ontmenging - plaats. Het beeld per milieutype verschilt echter. In de monomilieus neemt de specialisatie nog verder toe. Daar ook doet zich de grootste stedelijke groei voor. De voorzieningenconcentraties in het centrummilieu, die al sterk monofunctioneel waren, specialiseren nog verder. In de overige centrummilieus en in alle woonmilieus neemt de menging toe. De menging is het grootst in de oudere centrum- en woonmilieus. Gemeten naar de mate van menging gaan de centrummilieus en de woonmilieus steeds meer op elkaar lijken; de verschillen nemen zowel binnen als tussen deze milieutypen af. De stedelijke uitbreidingen zijn weinig gemengd. Daar is de toename aan stedelijke milieus het grootst. Almere is hiervan een voorbeeld, net als heel Flevoland. Tussen de landsdelen bestaan weinig verschillen. Conclusie: per saldo is in het stedelijk gebied sprake van ontmenging.

Vervlakking

In alle centrummilieus is het aantal woningen toegenomen, vooral in het hoogstedelijke door gestapelde bouw. Randen van hoogstedelijke centra blijken omgezet in hoogstedelijke woonmilieus. De stadscentra verliezen hierdoor een deel van hun onderscheidende kenmerken.

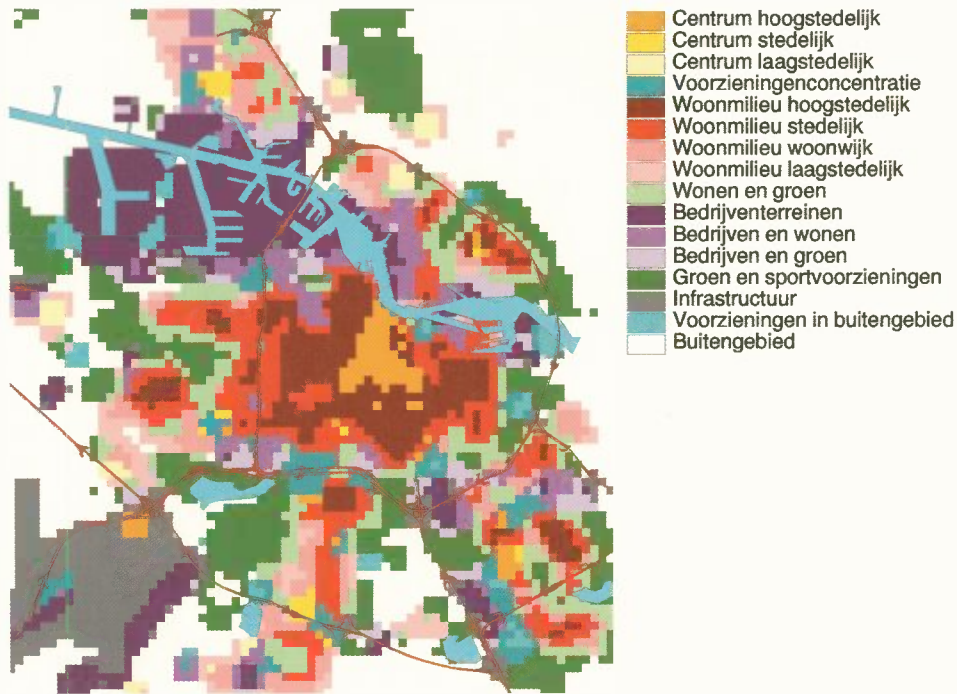
In het laagstedelijke centrummilieu neemt het aandeel werkgelegenheid, gestapelde bouw en winkels meer dan gemiddeld toe. Daardoor is veel laagstedelijk centrumgebied veranderd in stedelijk centrummilieu, overigens voor een deel ook veroorzaakt door voltooiing van in aanbouw zijnde gebieden.

Conclusie: de hoog- en laagstedelijke centrummilieus groeien naar elkaar toe, of, anders gezegd, beide verliezen relatief terrein aan de centra op het middenniveau. Ook bij de woonmilieus wordt de diversiteit minder. Er worden nauwelijks nieuwe hoogstedelijke en stedelijke woonmilieus ontwikkeld. Deze nemen praktisch alleen toe doordat centrummilieus hun centrumkenmerken verliezen en door herstructurering van het mengmilieu bedrijven en wonen. In nieuwe stedelijke uitbreiding wordt weinig gemengd, men bouwt er met lage intensiteiten. Het laagstedelijke woonmilieu blijft verreweg de grootste categorie. Het woonwijkenmilieu kent de grootste groei en lijkt de standaard te worden.

De toename van het aantal arbeidsplaatsen in woonmilieus is groter dan in centrummilieus. Omgekeerd zijn er in de centrummilieus relatief veel nieuwe woningen gebouwd. Daardoor worden de verschillen tussen centrummilieus en woonmilieus kleiner.

Ten aanzien van winkels is de trend van schaalvergroting herkenbaar. Buiten de centrummilieus daalt het aandeel winkels. De monomilieus zijn de snelst groeiende milieus, met name door de bedrijventerreinen die een derde van de totale stedelijke uitbreiding voor hun rekening nemen. De oppervlakte aan voorzieningenconcentraties groeit sterk, vooral in de stadsgewesten in de Randstad. Dit komt door het wegtrekken van grote kantoren en voorzieningen naar de randen, op zoek naar ruimte en bereikbaarheid. Het milieu groen- sportvoorzieningen lijkt een soort doorschuifmilieu te zijn. Deze terreinen worden gebruikt als nieuwbouwlocaties. Ze worden elders opnieuw aangelegd, vaak ten koste van het buitengebied.

De groei van de combinatiemilieus is lager dan de



Weergave stedelijke milieutypen voor Amsterdam en omgeving.

gemiddelde groei van het stedelijke gebied. Hun aandeel neemt dus af, terwijl het aandeel monofunctionele milieus flink stijgt. Het enige combinatiemilieu dat wel sterk groeit, betreft de combinatie bedrijven en groen, veelal door groen dat als buffer wordt gebruikt bij bedrijventerreinen. Naast het hoogstedelijke centrummilieu is het combinatiemilieu voorzieningen in het buitengebied het enige milieu dat in absolute omvang afneemt. Dat komt deels doordat ze worden opgenomen in de nieuwe stedelijke uitbreidingen en deels doordat ze verder intensiveren tot voorzieningsconcentraties.

Conclusie: de verschillen tussen aangeboden milieus worden kleiner.

Functionele netwerksteden

Nederland kent een gespreid patroon van overwegend middelgrote steden. Echte grote steden ontbreken. Morfologisch bestaan er echter wel verschillen tussen de landsdelen. In de Randstadprovincies en Limburg bestaat

een groot deel van de stedelijke oppervlakte uit grote aaneengesloten delen. In de overige provincies vertoont de verstedelijking een meer gespreid patroon. Illustratief zijn de verschillen tussen Zuid-Holland en Noord-Brabant, twee provincies met ongeveer eenzelfde totale oppervlakte aan stedelijk gebied.

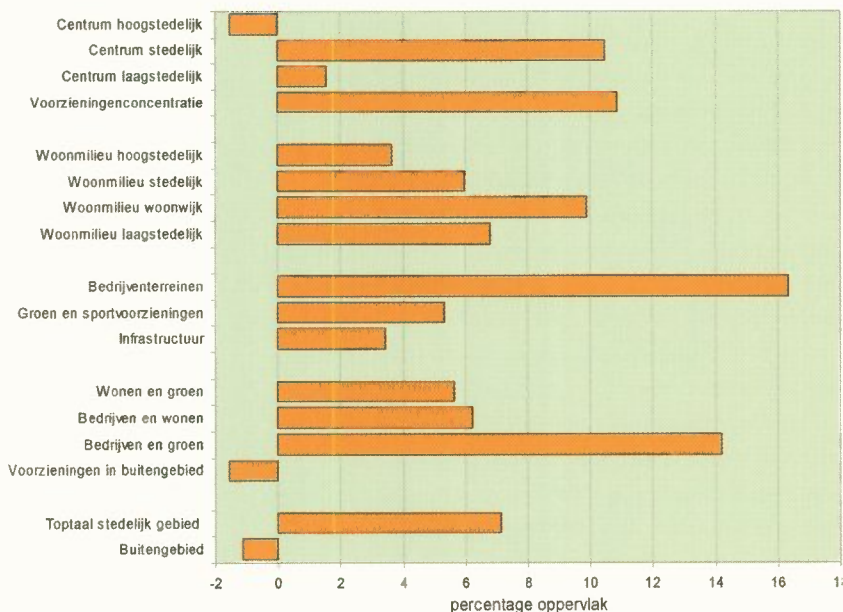
In Zuid-Holland bestaat driekwart uit grotere aaneengesloten delen, terwijl dit in Noord-Brabant op eenderde ligt. Zeeland, Friesland en Drenthe vertonen de meeste spreiding.

In de Randstad lijkt de suburbanisatie over het hoogtepunt heen. De verstedelijking concentreert zich daar binnen de stadsgewesten, terwijl de intensiteiten toenemen. In de 'Zandstad' zet de suburbanisatie echter door. De intensiteiten liggen daar lager. Er is daar, ook relatief, sprake van veel verstedelijking buiten de stadsgewesten.

Op nationaal niveau blijkt een hiërarchie uit het voorkomen van steden met hoogstedelijke milieus (de drie grootste steden in de Randstad), met stedelijke milieus (de overige stadsgewesten en grotere steden in de Randstad) en overige steden. Binnen de steden neemt de hiërarchie van centra af. Het wonen in de stadscentra intensiveert, terwijl het aandeel werkgelegenheid afneemt. De werkgelegenheid raakt gedecentraliseerd. Het aantal winkels neemt met name toe in de stedelijke en laagstedelijke centra. Naast de traditionele centra ontstaan er steeds meer (monofunctionele) subcentra. Resultaat: een patroon van functionele netwerksteden.

De binnenstadsgewestelijke gebieden zijn het meest gemengd, de randen het minst. Aan deze randen is het aandeel werkgelegenheid groot; winkels zijn er weinig. Op deze plekken en buiten de steden valt het enorme ruimtebeslag op van sterk gespecialiseerde milieus. Rond stations blijkt het stedelijk gebied minder snel gegroeid dan rond snelwegafslagen, ook in relatieve termen. De intensiteiten rond de eerste zijn echter beduidend hoger dan rond de laatste. Dit komt vooral door de hoge winkeldichtheid en in iets mindere mate de werkgelegenheid.

Percentuele groei van het oppervlakte per stedelijk milieutype over de periode 1990-1996



De intensiteitsontwikkelingen vertonen opvallende verschillen tussen landsdelen. In de Randstad is de toename het grootst rond snelwegafslagen, in de 'Zandstad' vooral op die plekken die zowel in de buurt van een station als van een snelwegafslag liggen, in de overige provincies vooral rond intercitystations. De mate van functiemenging is in alle landsdelen rond stations bovengemiddeld en rond snelwegafslagen benedengemiddeld. Bijna 60 procent van het hoogstedelijke centrummilieu in Nederland ligt binnen een straal van 750 meter van een station.

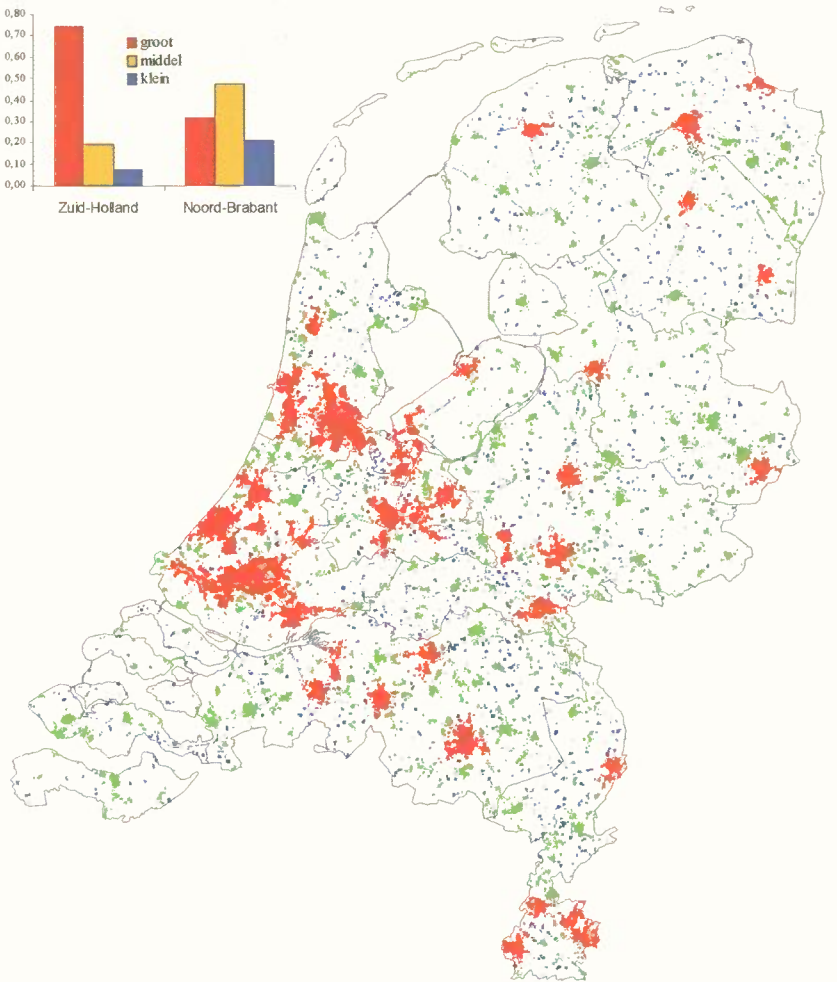
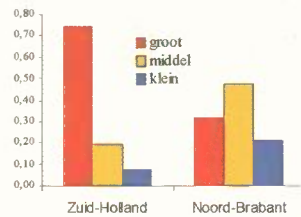
Conclusie: groei, intensivering, ontmenging, vervlakking

De ontwikkeling in de functioneel-morfologische kenmerken van verstedelijking in Nederland zijn daarmee als volgt te typeren. Het aandeel stedelijk ruimtebeslag in Nederland neemt sterk toe onder invloed van bevolkingsgroei en met name welvaartsontwikkeling. De toename wordt nog enigszins getemperd door intensivering van het ruimtegebruik in het bestaande stedelijke gebied. Vooral in de steden die op grond van administratieve indelingen te kampen hebben met ruimtegebrek is dit het geval. Ter voorbereiding op het nieuwe ruimtelijke beleid wordt momenteel onderzocht of hierop kan worden ingespeeld met zogenaamde 'rode contouren', die het stedelijk bebouwde gebied moeten gaan begrenzen.

In de Randstad lijkt het bundelingsbeleid niet zonder succes, daar is sprake van intensivering. In de Zandstad vindt nog steeds suburbanisatie plaats. Wat de groei van het stedelijke ruimtegebruik betreft, treedt hierdoor een relatieve verschuiving op vanuit de Randstad naar de 'Zandstad'. Binnen het stedelijke gebied van Nederland vindt per saldo een ontmenging plaats. Dit wordt vooral veroorzaakt door de enorme groei van monofunctionele milieus, met name aan de randen van de steden. In de centra en woonmilieus neemt de menging juist toe. Het gevolg is dat al deze milieus, waarin zich het wonen concentreert, steeds meer op elkaar gaan lijken en dus de diversiteit afneemt. Het nieuwe beleid zou hierop kunnen inspelen door op regionaal niveau een divers aanbod aan milieus te stimuleren.

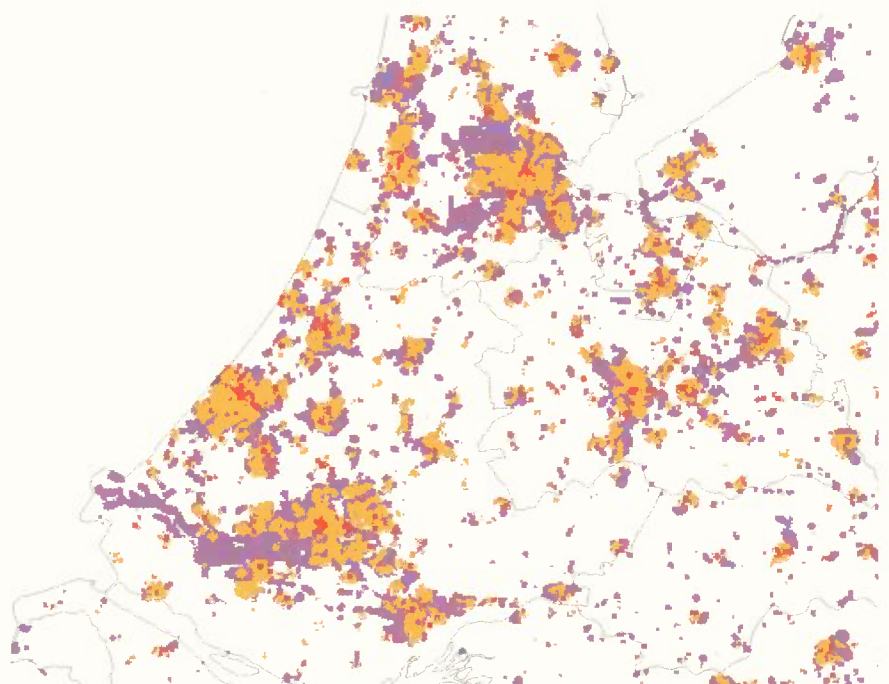
Naast de traditionele centra ontstaan er steeds meer subcentra aan de randen van de steden en stadsgewesten. In plaats van compacte, monocentrische stadsgewesten ontstaan complexe stedelijke structuren. De hiërarchische structuur van centra neemt af, ten gunste van gespecialiseerde subcentra aan de randen van steden. Om deze polycentrische verstedelijking te structureren, lijkt het stadsgewest als leidend beginsel voor verstedelijking beter vervangen te kunnen worden door de netwerkstad.

De in dit artikel geschetste ruimtelijke- en ruimtelijk relevante ontwikkelingen staan uitvoeriger beschreven in de rapportage 'Monitoring Stedelijke Milieus', die in opdracht van de Rijksplanologische Dienst is opgesteld door het onderzoeksinstituut OTB van de TU Delft en de faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Universiteit van Utrecht.



Boven: stedelijk gebied naar omvang van een aaneengesloten oppervlakten.

Onder: weergave van mono-milieus (paars), centra (rood) en woonmilieus (oranje).



Light rail KAN nog beter

In het Knooppunt Arnhem - Nijmegen (KAN) krijgt light rail een belangrijke rol toebedeeld als een ruggengraat voor de regio. De lat wordt hoog gelegd. Maar ligt deze ook op de beste plek en kan light rail zo een integrerend onderdeel gaan vormen van de leefomgeving? De voorstellen van het KAN gaan voorsnug uit van de bestaande railinfrastructuur die de ruimtelijke dynamiek moet kanaliseren. Er is echter meer mogelijk als er minder vastgehouden wordt aan de bestaande spoorlijnen.

**Jaap Lisser, Frank Behr en
Rien Sleurink**
Holland Railconsult, Utrecht

Arnhem en Nijmegen zijn ontstaan op de stuwwallen aan weerszijden van het lager gelegen riviereengebied. In de loop der eeuwen zijn er twee stedelijke gebieden gegroeid vanuit beide nederzettingen. De laatste decennia heeft Nijmegen zich vooral zuidwestwaarts ontwikkeld langs het spoor richting Den Bosch. Arnhem heeft zich vooral oostwaarts ontwikkeld langs de stuwwal en het spoor richting Dieren en in het riviereengebied richting Zevenaar. Bovendien heeft Arnhem zelfs de sprong over de Rijn gemaakt richting Nijmegen. Beide steden vormen momenteel twee - soms zelfs rivaliserende - sterke polen met hun eigen stedelijke voorzieningen. De steden zijn met betrekking tot hun draagvlak voor voorzieningen vooral gericht op hun eigen achterland.

Het KAN is momenteel volop in beweging. Het Regionaal Structuurplan KAN zit vol met concrete beleidsbeslissingen voor de komende 15 jaar.¹ In de plannen zullen de stedelijke ontwikkelingen vooral plaatsvinden in een soort S-bocht langs de bestaande spoorinfrastructuur tussen Wijchen en Zevenaar. Een belangrijk uitgangspunt van het structuurplan is het versterken van de huidige stedelijke zwaartepunten van Arnhem en Nijmegen met name door middel van verdere verstedelijking in het gebied tussen beide steden. Er ontstaat zo een lange kralenstad tussen Zevenaar en Wijchen met twee zwaartepunten waar een concentratie van stedelijke voorzieningen te vinden zal zijn.

Om de te verwachten toename van mobiliteit in goede banen te leiden, is in aansluiting op het structuurplan het Masterplan Openbaar Vervoer² opgesteld. Hierin is een nieuw samenhangend lijnennet ontwikkeld: het KAN-21 Netwerk. De spoorverbinding Wijchen / Boxmeer - Nijmegen - Arnhem - Zevenaar / Dieren is volgens de visie van het KAN de ruggengraat van deze ontwikkelingen. Er worden dan ook zeven nieuwe haltes voorgesteld op deze lijn. Dit betekent uiteindelijk dat er gemiddeld om de drie kilometer een halte is. Door op deze as met hoogwaardig stadsgewestelijk openbaar vervoer (HSOV) in de vorm van *light rail* te gaan rijden, wordt verwacht dat het openbaar vervoer een hoger aandeel zal behalen in de mobiliteit dan tot nu toe.

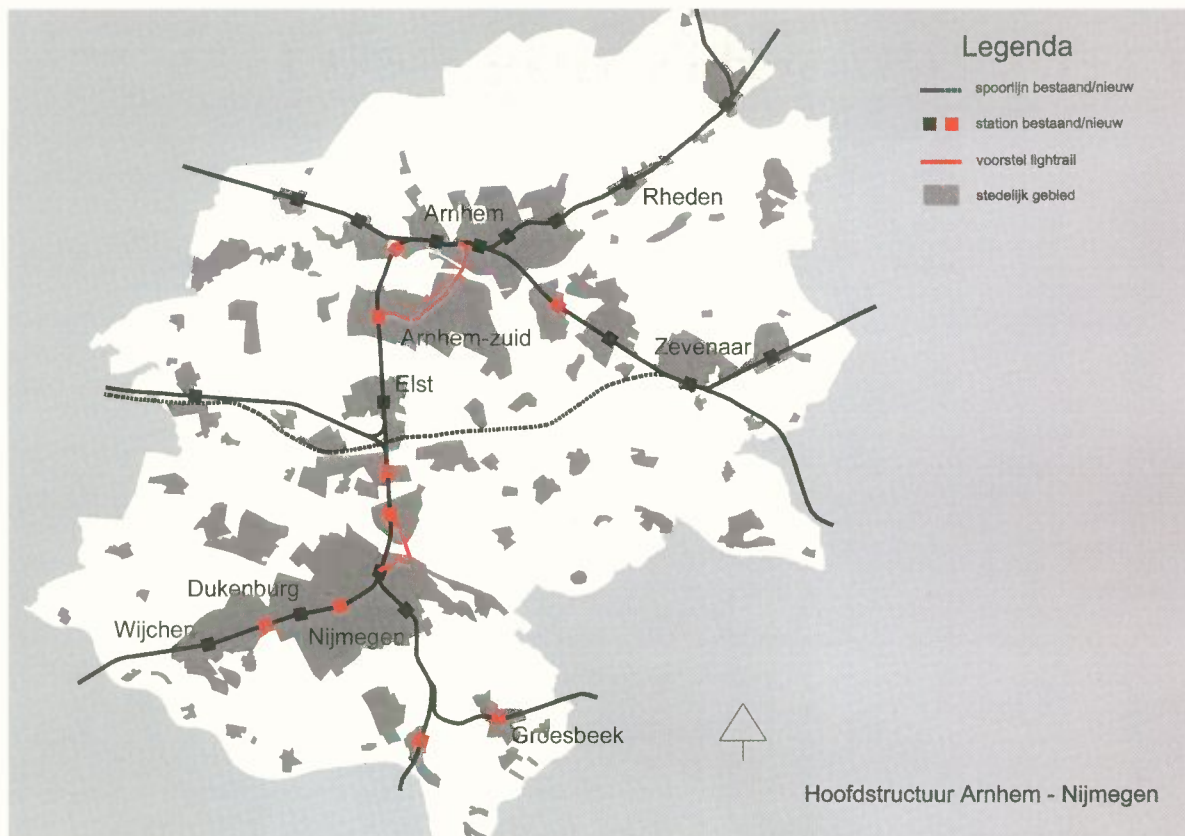
De intenties zijn mooi en de verwachtingen hoog. Reden om de concrete plannen van het KAN nader te analyseren op hun effectiviteit.

Light rail aansluiten op het dagelijks leefpatroon

Wil het *light rail*-systeem daadwerkelijk de toename van mobiliteit opvangen dan moet het ook een onderdeel gaan vormen van het dagelijks leefpatroon. Om dit te bereiken, zal *light rail* ook een logisch onderdeel moeten gaan vormen van de stedelijke structuur en in het verlengde moeten liggen van de alledaagse relaties om het maar zo te noemen.

Een bandstadachtige stedelijke structuur in combinatie met de railinfrastructuur in het midden is op het eerste gezicht een ideale oplossing. Er zijn echter meer voorwaarden waaraan voldaan dient te worden wil *light rail* een succes worden. Allereerst is de reikwijdte van een *light rail*-halte niet veel meer dan 800 à 1.000 meter en beperkt dit de 'dikte' van het stedelijk gebied. Daarnaast is het wenselijk dat de voorzieningen en concentraties van werkgelegenheid goed bereikbaar zijn vanaf de haltes. Bovendien is een spreiding van functies over de hele lijn wenselijk om geen eenzijdig gebruik te krijgen: in de ochtendspits met z'n allen de ene kant op en in de avondspits met z'n allen weer terug. Bij eenzijdig gebruik is de lijnvoering niet efficiënt en kan de duurere exploitatie het draagvlak voor een hoogwaardig en frequent openbaar vervoer ondermijnen.

Als gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen dient rekening gehouden te worden met leefpatronen die steeds complexer worden. Het stereotype huishouden, waarbij de man werkt en de vrouw thuis op de kinderen past, komt steeds minder vaak voor. Door de grotere mate aan variatie in dagelijkse leefpatronen worden ook de verplaatsingsmotieven en doelen veel meer gevarieerd. Behalve het woon-werkverkeer bestaan de verplaatsingsmotieven ook uit winkelen, kinderen ophalen en ontspanning. De auto voorziet goed in de behoefte aan een flexibel transportmiddel dat beschikt over een dicht netwerk van wegen. Het regionale openbaar vervoer moet dan ook meer samenvallen met de grotere mate van diversiteit in verplaatsingsgebruikspatronen om met de auto te kunnen



Hoofdstructuur KAN met tracé voor light rail.

concurreren. Een eerste vereiste is dat het openbaar vervoer allerlei verschillende voorzieningen direct aan elkaar koppelt, zoals bijvoorbeeld werkgebieden met winkelcentra en concentraties van onderwijsinstellingen, en niet alleen de woon- en werklocaties. Daarnaast zal *light rail* goed moeten aansluiten op de auto door het aanbrengen van voldoende parkeervoorzieningen bij de haltes en een goede bereikbaarheid ervan. Deze parkeervoorzieningen dienen zich niet alleen op de transferfunctie te richten, maar te worden gecombineerd met winkel- en recreatiecentra waardoor het draagvlak voor dergelijke voorzieningen groter wordt en deze beter aansluiten op de verplaatsingsmotieven.

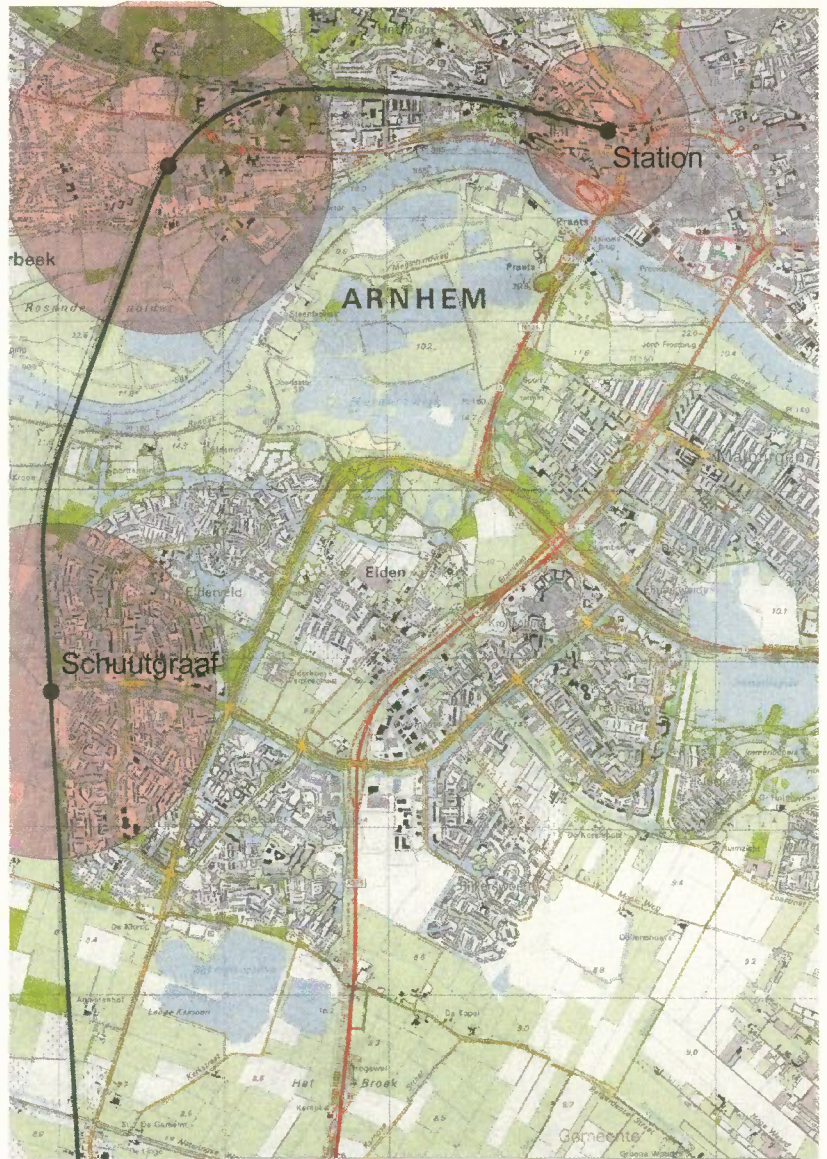
Ontsluiten of verbinden

Aantrekkelijk en concurrerend openbaar vervoer moet snel, direct, frequent, comfortabel, punctueel en betaalbaar zijn. Helaas kunnen niet al deze eisen tegelijkertijd in één product verwezenlijkt worden. Immers, veel haltes en directe verbindingen betekenen ook een lagere snelheid en frequentie. Een goed openbaarvervoersysteem kent een heldere hiërarchische opbouw. In dit systeem worden verbindende en ontsluitende stelsels onderscheiden. Verbindende stelsels zijn gericht op snelheid en hoge frequentie en kennen daarom weinig haltes, weinig lijnen en gestrekte routes. Ontsluitende stelsels hebben veel haltes en veel lijnen en zijn dan ook langzamer en (op lijnniveau) minder frequent. Ontsluitende stelsels vormen veelal het voor- en natransport voor verbindende stelsels. De vraag of een stelsel verbindend of ontsluitend is, hangt samen met het schaalniveau. Zo is het voorgestane *light rail* in het KAN-gebied ontsluitend ten opzichte van de HST Arnhem - Schiphol en tegelijkertijd verbindend ten opzichte van de meeste stadslijnen in Arnhem en Nijmegen. In theorie

verplaatst de reiziger zich bij voorkeur via het 'hoogste' verbindende stelsel en maakt voor het voor- en natransport gebruik van een of meerdere 'onderliggende' ontsluitende stelsels. In de praktijk blijkt dit wisselen tussen stelsels alleen op grote schaal te worden gedaan indien er sprake is van naadloze aansluitingen en logische resulterende verbindingen. In het openbaarvervoersysteemdenken worden de alternatieven voor het ontsluitende stelsel (lopen, fietsen, auto, wegbrengen of openbaar vervoer) soms te gemakkelijk over het hoofd gezien. Aan de woonzijde beschikt de reiziger over een scala van alternatieven. De voorkeur zal uitgaan naar die vervoerwijze die de kortste totale reisduur oplevert en met een minimum aan overstappen (kans op verstoringen). De reiziger is bereid een wat grotere afstand af te leggen tot een halte van het verbindende stelsel. Aan de bestemmingszijde zijn er minder alternatieven. Daar heeft hij meestal geen tweede vervoermiddel ter beschikking. Zijn actieradius is daarom beperkt.

Bestaand spoortracé heeft haar beperkingen

Wanneer het in het structuurplan voorgestelde *light rail*-tracé nader wordt bestudeerd en getoetst, wordt aan de eerder genoemde stellingen, zijn enige kanttekeningen te plaatsen. Het huidige spoortracé ligt excentrisch ten opzichte van enkele belangrijke regionale voorzieningen, belangrijke woongebieden en zwaartepunten en vormt vooral een verbindend element. Zo laat het tracé het stedelijk gebied van Arnhem-Zuid links liggen met het Gelredome, Rijnhal, kantorenlocatie de Geldersepoort (met het hoofdkantoor van OHRA), groot deel van het woongebied en subcentrum Kronenburg. Het stadscentrum valt alleen aan de westelijke zijde binnen de natransport-actieradius van *light rail*. Het stadskantoor, het provincie-



Verskil in dekkingsgraad stedelijk gebied Arnhem-Zuid: (links) agglomeratie Arnhem volgens structuurplan en (rechts) alternatief voorstel.
Bron: Holland Railconsult.

huis en de stadsschouwburg liggen echter niet op loopafstand van een *light rail*-halte.

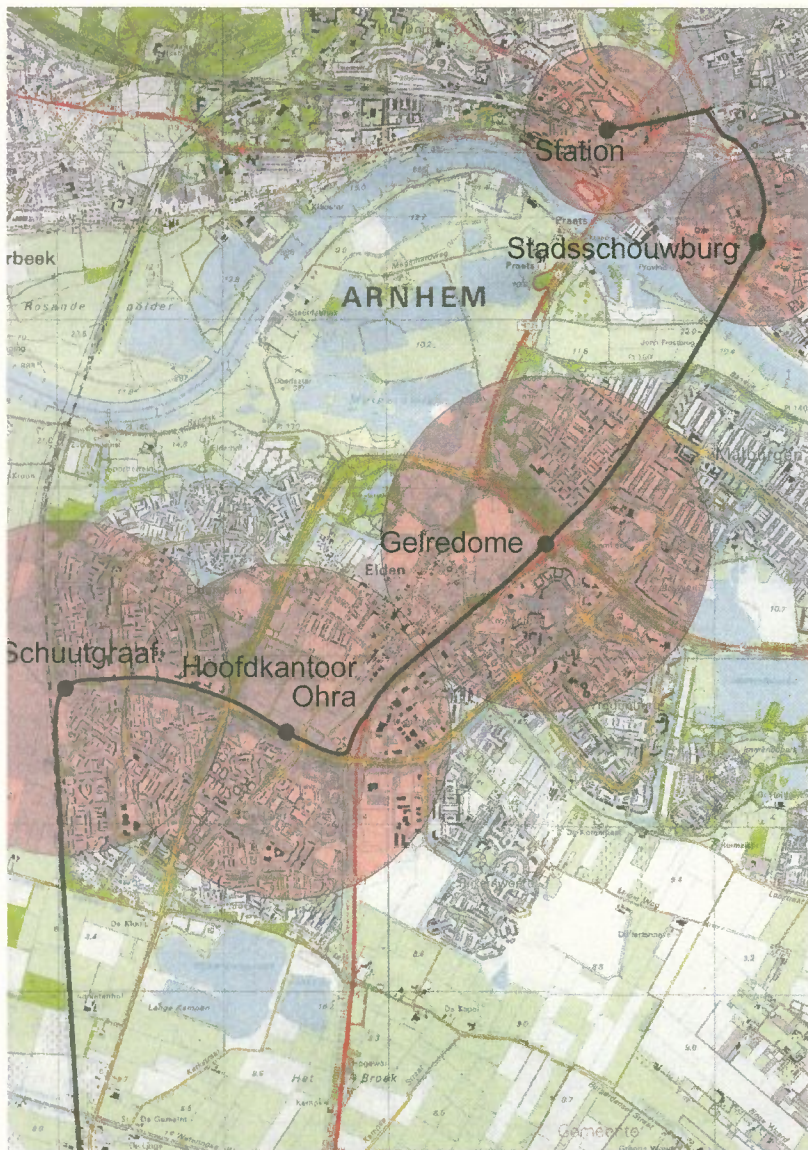
In Nijmegen ligt vooral het stadscentrum, met de belangrijke commerciële, culturele en maatschappelijke voorzieningen, ver van eventuele *light rail*-haltes. Wanneer de *light rail* ten zuiden van het station splits, worden de stedelijke gebieden aan de zuidzijde goed bediend met betrekking tot de actieradius. Hierdoor zal de frequentie in deze takken gehalveerd zijn ten opzichte van de frequentie tussen Arnhem en Nijmegen.

Opvallend is ook dat er niet nadrukkelijk aansluiting wordt gezocht op het autoverkeer. Het bestaande transferium bij het Gelredome is in de huidige plannen niet op het *light rail*-systeem aangesloten. Bij Nijmegen bijvoorbeeld zijn geen specifieke parkeervoorzieningen dichtbij de halte gesitueerd terwijl het autoverkeer uit het zuidelijk achterland aan het begin van de *light rail*-lijn eenvoudig is op te vangen.

Breng *light rail* naar de mensen

Het bestaande spoortracé sluit niet aan op het dagelijks complexe en dynamische leefpatroon doordat belangrijke

plekken op afstand blijven liggen. Wanneer er niet vastgehouden wordt aan het bestaande spoor kunnen belangrijke verbeteringen aangebracht worden. Door *light rail* tussen station Nijmegen en de Waalsprong en tussen De Laar-West en station Arnhem van de bestaande spoorlijn af te leiden, kunnen de stadscentra en de daar gelegen voorzieningen beter ontsloten worden. Bovendien kunnen in Arnhem-Zuid het Gelredome en de Gelderse Poort worden aangedaan. Bij Nijmegen maakt het tracé een ommetje via de Waalbrug door het stadscentrum. Het tracé door het stadscentrum maakt *light rail* interessanter in aansluiting op een transferium in bijvoorbeeld Dukenburg. Het KAN acht gezien de moeilijke inpassing van een *light rail*-systeem de kabeltram echter kansrijker. Een oplossing, waarbij rechtstreekse verbindingen worden gelegd tussen woongebieden en concentraties van voorzieningen door middel van een combinatie van bestaande spoorwegen en nieuwe tramlijnen, is overeenkomstig het *light rail*-concept dat in Karlsruhe en Saarbrücken functioneert. Daar worden bestaande spoorbanen gebruikt om, met een relatief hoge snelheid, kernen met elkaar te verbinden. In de kernen verlaat de trein het bestaande spoor



en ontsluit de kernen als een tram die door de straten loopt en zo volledig wordt ingebed in het stedelijk weefsel. Een dergelijke oplossing benut zoveel mogelijk het bestaande spoor, maar waar wenselijk wordt hiervan afgeweken. Dit betekent dat bij het KAN, vooral bij de zwaartepunten Arnhem en Nijmegen, waar het spoor het meest belast zal zijn, *light rail* juist van de bestaande baan af moet en via straten het stedelijk gebied in. Een eventuele spoorverdubbeling ten behoeve van *light rail* is dan niet nodig en er blijft voldoende capaciteit op het huidige spoor aanwezig voor groei van bovenregionaal vervoer. Het tracé koppelt door de centrale ligging in het stedelijk gebied allerlei dagelijkse voorzieningen aan elkaar en kan zo uitgroeien tot een vervoerssysteem dat meer aansluit op de behoefte en zo kan uitgroeien tot een vanzelfsprekend onderdeel van het leefpatroon.

Een gedifferentieerde aanpak

Het gebruik van het bestaande spoor voor *light rail* is over het algemeen een voor de hand liggende oplossing. Het nationale spoornet is echter met een ander oogmerk aangelegd dan voor een stadsspoor. Op veel plaatsen in

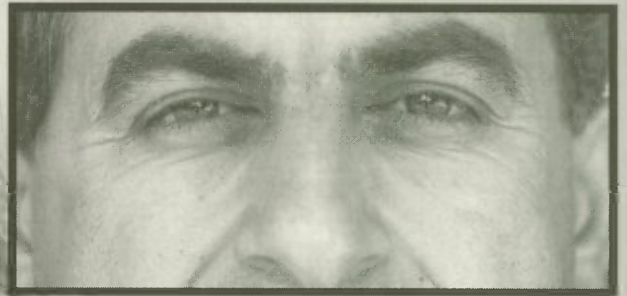
Nederland zijn er plannen om het bestaande spoortracé in te zetten voor een vorm van *light rail*, zoals bij het Randstadspoor rond Utrecht. Doordat dit spoornetwerk niet direct aansluit op het dagelijkse regionale verplaatsingspatroon bestaat het gevaar dat *light rail* geen onderdeel gaat vormen van het dagelijkse leven. Een meer gedifferentieerde benadering is wenselijk, waarbij *light rail* letterlijk van de spoorbaan af rijdt en bij de mensen langs gaat. Technisch en bestuurlijk is dat ingewikkelder maar zeker niet onmogelijk en het overwegen meer dan waard.

Noten

- 1 Regionaal structuurplan, Knooppunt Arnhem-Nijmegen, 1998
- 2 Het KAN Masterplan, projectbureau KAN, Nijmegen, 1997

Literatuur

- Openbaar vervoer in de Randstad, M.G. van den Heuvel, Thesis Publishers, Amsterdam 1997.
- Infrastructuur als Katalysator, L. Boelens, Holland Railconsult, Utrecht 1999.
- Light rail* op een rij, ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1997.



INSPIREREN MOTIVEREN RESULTAAT DE UITDAGING

**Stedenbouwkundige M/V
Afdeling Ontwikkeling, sector Wonen en Werken
voor 32 uur per week**

Bos en Lommer bevindt zich op de grens van de sprankelende binnenstad en de rust van de westelijke tuinsteden. Voor jou als stedenbouwkundige is de ruimtelijke complexiteit van dit gebied uiterst inspirerend. Met je inzet en ideeën bouw je mee aan het versterken van de positie van Bos en Lommer en lever je een substantiële bijdrage aan helder geformuleerd en gedragen ruimtelijk beleid.

Je bent verantwoordelijk voor complexe stedenbouwkundige projecten waarbij je de kans krijgt je ontwerpqualiteiten optimaal in te zetten. Net zo belangrijk is dat je met je dynamiek en je grensverleggende ideeën anderen weet te motiveren. Je werkt in interdisciplinaire projectteams binnen een compacte organisatie met een informeel, open karakter. Eén van je taken is het analyseren en beoordelen van reguliere bouwplannen van derden. Het overleg met de divers samengestelde bevolking van Bos en Lommer is voor jou een belangrijke inspiratiebron.

Je bent energiek en ambitieus. Binnen het traject van initiatief tot uitvoering ben je resultaatgericht, initiatiefrijk en weet je mensen te mobiliseren. Vanzelfsprekend heb je een academische opleiding in Stedenbouw en/of Academie voor Bouwkunst. Daarnaast heb je ervaring in het begeleiden van complexe stedenbouwkundige opgaven en planvormingsprocessen.



Stadsdeel **Bos en Lommer**

TOEKOMST IN VEELZIJDIGHEID

Met je talent lever je een belangrijke bijdrage aan een jong, ambitieus stadsdeel in ontwikkeling. Wij bieden je een salaris van maximaal f 6.872,— per maand bij een 36-urige werkweek (salarisgroep 10). In principe is deze functie gereserveerd voor 32 uur per week, 36 uur is bespreekbaar.

Ben je geïnteresseerd in de uitdaging die stadsdeel Bos en Lommer je biedt? Neem dan voor meer informatie contact op met Geert Jan Keurs, hoofd van de afdeling Ontwikkeling, telefoon (020) 58 12 820. Een assessment kan deel uitmaken van de sollicitatieprocedure.

Je reactie stuur of mail je binnen 14 dagen aan: Stadsdeel Bos en Lommer, afdeling POA, t.a.v. Hans van Reijen, Postbus 57239, 1040 BC Amsterdam.
E-mail: leeuwendaal@bosenlommer.amsterdam.nl

Stadsdeel Bos en Lommer is een stadsdeel met zo'n 32.000 inwoners en een multiculturele bevolkingssamenstelling. De organisatie bevindt zich in een cultuurverandering met als doel bewoners en bestuur dichter bij elkaar te brengen. Kernthema's zijn: bestuurlijke vernieuwing, interactief beleid, integraal management en bedrijfsmotig werken. Omdat we willen dat de bewoners zich in de stadsdeelorganisatie herkennen, streven we naar een divers personeelsbestand. Daarom worden vrouwen en sollicitanten van niet-Nederlandse afkomst uitdrukkelijk uitgenodigd te reageren.

Landstad Deventer



Planologische proeftuin in Overijssel 3

Tracy Metz

Landstad; een agrarisch woonlandschap 9

Jaap van den Bout

Landstad Deventer: op zoek naar ankers voor verandering 17

Marlies Brinkhuijsen en Jannemarie de Jonge

Landstad Deventer: drie thema's 23

Robert de Koning

Het project Landstad Deventer is een project waarbij de verstedelijkingsopgave van Deventer in samenhang wordt gezien met het omliggende landelijke gebied. De manier waarop de ideeën hiervoor gegenereerd zijn, valt bijzonder te noemen. De ontwerpers hebben binnen en buiten de reguliere plannen ruimte gekregen om ideeën te genereren met daarbij een grote inbreng van de bewoners van het gebied en betrokken organisaties. Deze ideeën zijn door drie ontwerp bureaus (Alterra, H+N+S, Palmboom en Van den Bout) vertaald in ontwerp studies. Dit supplement in Stedebouw & Ruimtelijke Ordening vormt een weergave van dit ontwerpproces.

Momenteel wordt gewerkt aan een Plan van Aanpak, dat naar verwachting eind dit jaar gereed is. Dit wordt dan voorgelegd aan de gemeenteraden, betrokken Waterschappen en Provinciale Staten.

Dit supplement is een bijlage bij Stedebouw & Ruimtelijke Ordening nr. 4, 2000. Het is ontstaan in samenwerking met het Keuninginstituut en de provincie Overijssel.

Redactie

Hanneke Akse (provincie Overijssel)
Willem Foorhuis (Keuninginstituut)
Marrit Klompe (provincie Overijssel)
Marice de Lange (redactie S&RO)
Bert Neefjes
Kees de Ruijter (redactie S&RO)
Michiel Smit (NIROV)
Jaap Starckenburg (provincie Overijssel)

Vormgeving & lithografie

Jelle de Gruyter, Bert van Houten, (Grafisch Atelier Wageningen)

Druk

Veenman drukkers, Ede



Project Landstad Deventer is presented on EXPO 2000 within project Crossborders



Project Landstad Deventer is part of the North Sea project North XXI

'Volgens de regels mag het niet, nee', zegt het ene raadslid/veehouder. 'Maar kom op! Laten we het eens proberen. De wereld verongelukt toch niet?'

'Als er maar ideeën worden gegeneerd!' roept de wethouder van de kleine gemeente. 'Hoe je het invult, maakt me bij wijze van spreken niet uit, als je maar bereid bent samen na te denken.'

'Onze intelligentie is ons wapen om nieuwe dingen mogelijk te maken', vindt de voorzitter.

'Er staat altijd een groep vooraan, en daar komen de anderen mopperend achteraan', constateert het andere raadslid/veehouder. 'Dan moet je maar je mond opendoen, dat is toch de maatschappij tegenwoordig? Iedereen heeft zijn kans gehad.'

'We gaan eerst een robbertje vechten met de provincie, en dan moeten we nog zien of we er met de minister uitkomen', zegt de wethouder van de grote gemeente. 'Ik sluit niet uit dat we dat kunnen.'

'Het is een experiment,' verklaart de projectleider. 'En dat het lastig en controversieel is, ja, dat begrijp ik wel.'

Ze hebben het over Landstad Deventer, een initiatief van de provincie Overijssel en een oefening in vrij denken over de veranderende relatie tussen stad en land in de omgeving van de IJsselstad. De officiële doelstelling luidt: 'het ontwikkelen van een toonaangevend en vernieuwend ruimtelijk concept voor de langere termijn met concrete invullingen voor onderdelen van het grondgebied van Deventer, Bathmen en Olst. Door de participatie van bewoners, particuliere organisaties en overheden wordt optimaal gebruik gemaakt van de aanwezige ideeën, creativiteit en kennis.'

Het idee is dat autonome ontwikkelingen, niet alleen in de eigen provincie maar in heel Nederland en Europa, hoe dan ook drastische veranderingen in zowel het stedelijk als het landelijk gebied teweeg zullen brengen. Om te voorkomen dat je als streek daarvan de willoze speelbal wordt, kun je ze beter vóór zijn, door alvast samen na te denken over wat je hebt, wat je wilt, en hoe je dat kunt houden c.q. bereiken. 'De mens is niet uit zichzelf tot verandering genegen', vermoedt projectleider Jaap Starkenburg, 'dus is het beste argument: als het zo goed is, hoe zorgen we er dan voor dat het zo blijft? En als het niet zo goed is, hoe kan het beter?'

Daartoe zijn er diverse rondes 'streekgesprekken' georganiseerd en kregen drie bureaus - Palmboom en Van den Bout uit Rotterdam, H+N+S uit Utrecht en Alterra uit Wageningen - opdracht om direct in reactie op de opvattingen van de bewoners, visies op het plangebied te ontwerpen. ('Het mochten nadrukkelijk geen 'plannen' heten,' zegt Jaap van den Bout, 'want dat klinkt al te zeer als een voldongen feit').

Stad, land en water

Wat die autonome ontwikkelingen zijn die ten grondslag liggen aan de streekgesprekken, laat zich raden, want ze trekken door heel Nederland hun sporen. Er zijn grote veranderingen in de landbouw op til, al was het maar omdat een derde van de boerderijen in dit plangebied bezit zijn van 55+'ers zonder opvolger. Bovendien zijn veel van deze bedrijven naar de huidige maatstaven relatief klein, maar

Tracy Metz
journalist

Landstad Deventer: ruim baan voor vrijdenkers Planologische proeftuin in Overijssel

kunnen moeilijk uitbreiden. En al was er ruimte om uit te breiden, de grondprijzen zijn flink gestegen, mede onder druk van een andere bekende ontwikkeling: de verstedelijking. Niet alleen groeien de steden alsmaar verder, al dan niet met bijbehorende bedrijventerreinen langs de snelweg, bovendien komen stedelingen hun rust zoeken in het Salland. Zij zijn bereid stevige bedragen te betalen voor een mooie landelijke stek. De vraag naar aantrekkelijke gebieden voor recreatie groeit, evenals het besef dat de natuur moet worden beschermd en/of uitgebaat. Verder is er de nationale dus ook regionale discussie over het water: ook de IJssel en de grote wetingen raken wel eens overvol, en om overstromingen te voorkomen zouden deze wateren een ruimer en flexibeler bedding moeten krijgen, inclusief calamiteitenbergingen. Deventer zou ook meer aan de IJssel kunnen hebben als toonaangevend element in de ruimtelijke ordening en voor het stadsgezicht.

Waarom juist Deventer en omstreken gekozen voor een bestuurlijke noviteit? In de rapporten heet deze ruime driehoek tussen Olst, Deventer en Bathmen, grofweg begrensd door de IJssel in het westen en de A1 in het zuiden, 'een interessant proefgebied voor een strategie waarbij identiteit wordt gekoppeld aan *bottom-up*-processen'. Behalve dat alle bovengenoemde trends zich in dit gebied manifesteren heeft het volgens Starkenburg het voordeel dat het planologisch gezien nogal 'wit' is, dat wil zeggen niet dichtgeplamurd met allerlei regelingen.

Een andere recente gebeurtenis maakte van Deventer een interessante case study voor innovatieve planvorming: de gemeentelijke herindeling. Na 25 jaar gesteggel werd begin 1999 Diepenveen bij Deventer gevoegd. De gemeente kreeg er in één klap een gebied van tien bij tien kilometer bij, inclusief vier kerkdorpen, dat wil zeggen dat ze ruim tweederde groter werd. Ging de stad ineens over het land! Er is nog

veel oud zeer over de annexatie - 'oeps! herindeling, moet ik zeggen' - beaamt Jeanet Schreur, raadslid voor Algemeen Deventer Belang en met haar gezin eigenaar van 65 melkkoeien in Diepenveen. 'Van oudsher denkt het buitengebied: de stad wil ons hebben. Er zijn nog mensen, meestal ouderen, die niks hebben met de stad, die nooit naar de schouwburg of naar het subtropisch zwemparadijs gaan. Bij de jongeren is dat al anders, hoor, die ervaren die afstand niet. Toch heb ik bij de plannenmakerij gewaarschuwd: dat gevoel is nog niet uit de hoofden uitgebannen.'

De gemeentelijke herindeling was geen logische ruimtelijke keuze, maar een schoolvoorbeeld van 'dwangplanologie', zegt Deventers VVD-wethouder voor ruimtelijke ordening Antoine Scholten. 'Stad en land stonden altijd met de rug naar elkaar toe. Met Landstad Deventer proberen we nu te komen tot een visie op het landelijk gebied in relatie tot de stad. Niet met het oog op de tegenstellingen, maar op wat ons bindt. Men is zich in deze omgeving wel bewust van de noodzaak om over de toekomst na te denken.'

Wonen en werken

Kruudmoes. Benodigdheden: 330 gram gort, 500 gram verse worst, 200 gram mager spek, 200 gram rozijnen, handvol kruiden, zout, 1,5 liter karnemelk. Weken, roeren, koken, laten afkoelen en opdienen met suiker of stroop.

In managementjargon heet het 'interactieve procesvoering', in de Overijsselse praktijk heetten het streekgesprekken. In de eerste ronde, medio 1999, werd bewoners gevraagd iets mee te nemen wat voor hen zelf van betekenis was, of karakteristiek voor de streek. Raadslid Jeanet Schreur maakte kruudmoes, iemand anders nam een wormstekige appel mee als symbool voor de verdwenen fruitteelt, een ander een klomp (= rust, warmte, vrijheid), weer anderen potjes klei,



sintel en vuursteen, en tenslotte was er ook nog een veelzeggend lege portemonnee als zinnebeeld voor de armoede in de stad.

Aan het uiteindelijke nut van die streekgesprekken heeft mevrouw Schreur haar twijfels. 'Het is een nieuwerwetse vorm van inspraak', vindt zij, 'met als toverwoord 'stickeren'. We moesten allemaal stickers op de kaart plakken, rode voor lelijke plekken, groene voor mooie. Maar in de 'visies' van de drie bureaus heb ik die stickers en de gedachten erachter nergens teruggevonden. Het heeft een element van leuk bezig houden.' Toch vond zij, net als vele anderen, de streekgesprekken een interessante en tot nadenken stemmende confrontatie tussen het eigenbelang en het algemeen belang. 'Als veehouder én bestuurder ondervind ik die zelf vaak aan den lijve.' PvdA'er Henk Hulst, één van de twee wethouders van de 5.000 zielen tellende gemeente Bathmen, kan zijn eigen rood en groen precies aanwijzen. Eén dreigende 'rode' plek is in ieder geval afgewend doordat Bathmen niet bij de herindeling door Deventer werd ingelijfd: 'Wij willen graag samengaan met een grotere gemeente, maar Deventer wilde ons grondgebied vooral gebruiken voor bedrijventerreinen. Daar waren wij niet zo blij mee.' We staan even stil bij een bedrijf dat sommigen wellicht als een rode sticker beschouwen: varkensfokkerij Topigs. 'Wil dit soort bedrijven in de toekomst nog wat kunnen, dan moet je ze de ruimte geven. Anders vertrekken ze naar Polen en Oost-Duitsland. Over twintig jaar is er misschien geen plaats voor ze, maar nu nog wel: Nederland is nog niet één groot park.' Hulst voelt veel voor het idee dat in de ontwerpvisie van Alterra naar voren kwam, om het landbouwgebied te scheiden in een kleinschalig deel waar de landbouw ondergeschikt is aan 'burger'-bebouwing en natuur, en een deel waar de grootschaliger landbouw zijn gang kan gaan. 'Nu wordt alles over één kam geschoren en heeft iederéén last van elkaar.'

Nieuwe dorpen

Als we over de N344 rijden, tussen Deventer en Holten, ziet Hulst in gedachten een hele reeks 'groene stickers'. Hier zouden volgens het voorstel van Palmboom Van den Bout een aantal nieuwe dorpen van rond de driehonderd woningen kunnen worden gebouwd in de al bestaande 'kamers' in het landschap. 'Ik zie twee duidelijke voordelen', zegt hij opgetogen. 'De stad drijft niet alsmoar uit, en de dorpen krijgen meer leefruimte.' We rijden naar een al bestaand nieuw dorp dat, zoals dat zo vaak in Nederland gaat, geheel onbedoeld tot stand is gekomen, dankzij een combinatie van gewoonterecht en gedoogbeleid. Het is een enclave aan de Veenweg, een camping waar de ooit bescheiden recreatiebungalows inmiddels gelegaliseerd zijn en tot imposante villa's uitgebouwd. 'Zie je wel?'

Het hoeft geen verbazing te wekken dat dorpen in het Landstad Deventer-gebied zoals Lettele en Okkenbroek, die op de rand van de kritische massa voor winkels en scholen balanceren en amper een handjevol woningen per jaar erbij mogen bouwen, met opgetrokken wenkbrauwen vragen of zij dan niet die woningen kunnen krijgen. Hou liever de bestaande dorpen leefbaar, zei ook Diny Meijerink van de Katholieke Plattelandsvrouwenorganisatie Overijssel in de laatste informatiebulletin: 'Je krijgt grote versnippering en vooral leegloop van onze eigen dorpen die niet mogen groeien.' Raadslid Jeanet Schreur vindt dit evenmin een realistisch plan. 'Overdag lopen die nieuwe dorpen leeg, ze zijn duur, iedereen die daar woont, moet alles met de auto doen. Er wordt ook nog gesuggereerd dat je in die nieuwe dorpen een nieuw gemeenschapsgevoel krijgt. Maar het feit dat je ergens woont, is geen bindende factor meer. Oude dorpen hebben samenhang omdat je elkaar, en elkaar ouders en grootouders, al je hele leven kent. Die geborgenheid heb je niet in een nieuw dorp, je hebt niets met elkaar gemeen.'



Compacte stad

Deventer heeft altijd al krap in zijn jasje gezeten, zo tegen de IJssel aangedrukt, en is sinds midden vorige eeuw steeds schilsgewijs uitgebreid, aldus Henk Hengeveld, directeur van het ingenieursadviesbureau Tauw en bestuurslid van de Deventer Kring van Werkgevers. In die laatste hoedanigheid is hij zich er zeer van bewust dat een aantrekkelijk woonmilieu van groot belang is voor werknemers, die hun werkgevers momenteel voor het uitzoeken hebben. 'Inderdaad is het idee om nieuwe dorpen te vestigen in het buitengebied op het eerste oog strijdig met het rijksbeleid van de compacte stad', erkent hij. 'Maar wordt Deventer aantrekkelijker als we er voor de zoveelste keer nog een pluk bebouwing aan vastplakken? Krijgen we niet net zo'n amorfe, uit z'n voegen gegroeide stad als Amersfoort? De woonkwaliteit die we tegenwoordig vragen, is niet die van de zoveelste stadswijk, maar ruim in het groen. Het is alleen maar goed voor het landelijk gebied als er bij het vertrek van de landbouw nieuw draagvlak in de dorpen komt voor winkels, scholen, het verenigingsleven.' De bedoelingen van het compacte-stadbeleid zijn goed, maar de praktijk pakt volgens Hengeveld anders uit. 'De doelstelling is het beperken van de mobiliteit, maar het omgekeerde gebeurt. Mensen willen prettig wonen en nemen de langere reistijd op de koop toe. Een voorbeeld: ik ken iemand die vier dagen in de week voor een ministerie in Den Haag werkt en er 125 kilometer vandaan hier in Gorssel woont. Hij hoeft maar twee dagen in de week in Den Haag te zijn, en hij woont hier mooier en goedkoper dan in de Randstad. Het concept-streekplan van de provincie zit helemaal op de lijn van het rijk: géén ontwikkeling in het landelijk gebied. Maar er gebeurt verder niets bij de provincie om een antwoord te zoeken op de uitstroom bij de landbouw en de instroom van vermogenden.' Wethouder Scholten kan zich wat dat laatste betreft soms verwonderen over de twee zielen die in ons aller borst huizen. 'Ze zeggen dat

de kinderen in de buurt moeten kunnen wonen en ze klagen over de toestroom van rijke stedelingen die de prijzen opdrijven. Maar als ze zelf gaan verkopen vragen ze – begrijpelijkerwijs – prijzen die toch vooral die stedelingen kunnen en willen betalen.'

De economische verhouding tussen stad en land heeft zich geleidelijk omgekeerd: was vroeger de stad rijk en het platteland arm, nu is het andersom. De mensen die in Deventer in de dienstverlening werken, wonen erbuiten, in Holten of Bathmen of Gorssel of Olst, en de stad zelf zit met tien procent werkloosheid en de bijbehorende sociale achterstand. Deventer moet ook heel wat saneren. Scholten: 'Portiekflats van vier hoog, flats van elf hoog langs de stadsrand. Die zou je nu niet meer bouwen, maar ze staan er wel en we zullen er wat mee moeten.' De stad mag nog van geluk spreken, zegt hij, dat die veel van de grond voor haar uitbreidingen direct van de boeren heeft kunnen kopen, vóór de grote bouwhausse. 'We hebben in dat proces zelden een ontwikkelaar ontmoet - maar die tijd is voorbij.'

Groen

Landstad Deventer prijst zich gelukkig met de steun van de Stichting IJssellandschap, die 4.500 hectare en een aantal landgoederen in de omgeving bezit maar als stichting geen winstoogmerk heeft. 'Wij zijn de Nederlandse variant op de Engelse National Trust', zegt Bernard Assink, voorzitter van het bestuur van deze stichting en tevens van de stuurgroep van Landstad Deventer. Zonder omhaal stelt hij de hamvraag voor het buitengebied. 'Wat gebeurt daar als de boeren weggaan? Als je niet oppast, krijg je overal grote Franse boerderijen met paarden en witte hekken eromheen waar bijna nooit iemand is. Dan wordt het hier een soort België, of Brabant.' Assink heeft wel een paar ideeën over nieuwe functies waarmee je dat landschap toegankelijk kunt houden. Ecologische boerderijen, zoals er al zijn opgezet met steun van de Triodos-bank; het verbouwen van



andere gewassen; boerderijen die vrijkomen niet als kantoor laten gebruiken maar alleen een woonbestemming geven, bijvoorbeeld voor gehandicapten of kinderen of mensen die van een periode van (psychische) ziekte herstellen. 'Wij moeten voorkomen dat de projectontwikkelaars als de nieuwe Batavieren over de rivier komen, de binnenstad en het buitengebied intrekken en de nieuwe regenten gaan uithangen. Als stichting hebben wij niet de macht van de traditionele grootgrondbezitter, maar wel de macht om dingen mogelijk te maken, bijvoorbeeld nieuw gebruik van boerderijen. Al was het omdat we er een stuk of 70 bezitten.'

De visie van Alterra voorziet in twee soorten landbouwgebied: een pioniersgebied in het oosten, 'private openbare ruimte' dat vooral aan grootschalig landbouw is voorbehouden en een parkgebied tussen Olst en Deventer met multifunctionele boeren maar ook recreatie en agrotourisme, en als het even kan een eigen 'gebiedscoach'. H+N+S op zijn beurt stelt voor om in het noorden van het plangebied een zone van 500 tot 800 hectare in te stellen, waar leegkomende boerderijen zelfs zouden worden afgebroken. Daarmee gun je de blijvers meer ruimte en meer armslag, door ze te vrijwaren van klachten van burgers.

Zoals we vanmiddag op het bankje achter het huis van Jannie Lamberts zitten, met uitzicht over het vredige golvende landschap, kun je je haast niet voorstellen dat, zoals zij verwacht, het aantal boerderijen over tien, vijftien jaar zal zijn gehalveerd: geen opvolgers, lagere melkprijzen, hogere milieueisen, hogere grondprijzen, de reconstructie van de varkenshouderij. Droogjes: 'Het zou niet verkeerd zijn om greep te krijgen op dat proces.' Lamberts - veehoudster, voorzitter van de GLTO en bestuurslid van de plattelandscoöperatie, is blij dat Landstad Deventer ideeën genereert voor het mengen van wonen, natuur en landbouw. Het idee van Alterra om een regionale

grond- en groenbank in te stellen vindt ze prima, als een stichting de grond aankoopt en de boeren die beheren. 'Hier kunnen we een nieuwe manier vinden voor de boer om het landschap te onderhouden, dan zijn er meer alternatieven dan alleen het verkopen aan Natuurmonumenten of Staatsbosbeheer of het Provinciale Landschap. Als we vooruit denken en lef tonen, kan Deventer en omstreken de proeftuin van Nederland worden.'

Misschien, zegt projectleider Starckenburg, moeten we erkennen dat wonen de belangrijkste economische drager is van het landelijk gebied in de toekomst. 'Dat horen veehouders natuurlijk niet graag - terwijl ook zij op zoek zijn naar nieuwe wegen.' Er zijn nieuwe coalities nodig voor het onderhoud van het open gebied, zegt hij, coalities van landbouw, recreatie, waterschap, gemeente en provincie. 'Misschien zijn nieuwe dorpen een middel om stad en land aan elkaar te koppelen. Misschien kun je Deventer zelf een sterkere identiteit geven door meer werk te maken van de IJssel. Vroeger lagen daar de fabrieken en de pakhuizen, maar toen die naar de AI vertrokken, is er niets voor in de plaats gekomen.' Het gaat hem er niet om één idee zaligmakend te verklaren, benadrukt hij, niet de nieuwe dorpen of de nieuwe weteringen of de grondbank - nee, het belangrijkste zijn de open discussie en het proces van samen nadenken.

Gewaagde ideeën

Het wonderlijke van Landstad Deventer is dat de provincie met het concept van de nieuwe dorpen een idee heeft opgeroepen dat haaks staat op het eigen beleid. 'Ik vraag me af of de politici van tevoren wisten dat er zulke gewaagde ideeën uit zouden komen', zegt ondernemer Hengeveld. Typisch Nederlands, zegt menigeen, met zijn poldermodel en consensusdemocratie, dat één en dezelfde overheidsinstelling zichzelf op deze manier van binnenuit beconcurrereert. Overijssel heeft, zo lijkt het, zijn eigen planologische



Paard van Troje opgetuigd en de stadspoort binnengerold. Niemand die weet of dat een bewijs is van goedertierenheid of van naïviteit. Veel deelnemers aan de streekgesprekken vonden dit ook verwarrend, op het ongeloofwaardige af. Was die hele inbreng van de bevolking via Landstad Deventer niet een show, een fopspeen? Was alles niet gewoon van bovenaf al beklonken? Een groep notabelen (veel ir's, ing's en drs-en) 'met een zekere passie voor de ruimtelijke ontwikkelingen in en rond Deventer' schreef in een brief op poten aan het gemeentebestuur, dat de onduidelijkheid in de relatie tussen Landstad Deventer en de streek- en structuurplannen 'op z'n zachtst gezegd niet de motivatie van de burger versterkt om actief aan het Landstad Deventer-proces deel te blijven nemen'.

Volgens Landstad Deventer-dissident mevrouw Schreur zijn de politici dan ook enthousiaster dan de bewoners. 'De deelname van de bewoners aan de streekgesprekken wil niet zeggen dat 'de bevolking' deze plannen van A tot Z steunt', vindt zij. 'Liever zeg ik: we hebben meegepraat, we hebben onze ideeën kwijt gekund, maar daarmee hebben we de ontwerpvisies nog niet goedgekeurd. Ik ben bang dat er aan de streekgesprekken een al te grote legitimering wordt ontleend.' Is Landstad Deventer een vernieuwend bestuurlijk proces geweest, zoals de initiatiefnemers beweren? In zoverre wel dat stadsbewoners en plattelandsbewoners bij elkaar zijn gekomen om zich over hun gezamenlijk belang uit te spreken. Op zichzelf is het idee dat er een gezamenlijk belang bestaat, niet nieuw: alweer decennia geleden verscheen de 'Relatienota', die 'relatienotagebieden' in het leven riep waar rood en groen werden verondersteld samen te gaan. Maar dat werd van bovenaf verordonneerd en leidde op z'n best tot een wat ongemakkelijke *cohabitation* van belangen. In Deventer nam de (provinciale) overheid de rol op zich van faciliterend bedrijf, dat zorgde voor de rechtstreeks confrontatie tussen ontwerpers en bewoners, zonder dat de scherpe kantjes van de ontwerpvisies er eerst in de krochten van de ambtenarij af waren geslepen. Met als resultaat dat de ontwerpers wel eens fris van de lever te horen kregen dat het nu toch werkelijk idioot was wat ze bedacht hadden, hoe haalden ze het in hun hóófd. Jammer blijft wel, dat de opkomst bij de streekgesprekken beperkt bleef tot zestig, zeventig mensen per avond - totdat de weg van Deventer naar Olst over de IJsseldijk dreigde te worden verplaatst. Ja, toen stak het NIMBY-syndroom zijn lelijke kop op en waren er ineens 350 aanwezigen, die het eigenlijk nergens anders over wilden hebben dan over die weg.

Het is ook de vraag - maar het antwoord zullen we nooit weten - hoe anders de ontwerpvisies volgens deze Landstad Deventer-methodiek zijn dan wanneer ze gewoon in opdracht van de provincie waren gemaakt. Jaap van den Bout heeft welbewust een controversieel plan gemaakt. 'De provincie werkt al aan een streekplan, de gemeente aan een structuurplan en tegelijk komt Landstad Deventer dat een experimenteel tintje moest hebben. Wij móesten wel met iets radicaals komen, anders had het geen zin.'

Volgens projectleider Jaap Starkenburg is dit project tot nu toe een ideeënmachine geweest, vol weerhaken en afbreukrisico's zoals dat zo mooi onder ambtenaren heet. Hij beseft terdege dat dit alles veel discussie in eigen gelederen oproept.

Op het Keuningscongres waarmee Landstad Deventer in mei werd afgesloten, stelde de landschapsarchitect die als 'gastdeskundige' was

uitgenodigd, Eric Luiten, voor om in navolging van de experimentele status van Landstad Deventer, nu de uitkomsten een experimentele uitvoeringsstatus te geven. Starkenburg kan zich goed voorstellen dat het plan van aanpak dat eind 2000 klaar moet zijn, de suggestie zal bevatten om een proef te doen met een nieuw dorp op een plek waar toch al bouwactiviteit was gepland.

Van denkexercitie naar uitvoering

Over één ding zijn alle betrokkenen het eens: Landstad Deventer zal een wassen neus zijn als er met de uitkomsten niets gebeurt. Wethouder Hulst van Bathmen: 'Als je de ideeën van H+N+S en Palmboom Van en Bout over elkaar heen legt levert dat een goed plan op, met een nieuwe en inspirerende gedachte over waterbeheer en over het wonen in het landelijk gebied. Het streekplan moet ruimte open laten voor de uitkomsten van Landstad Deventer, anders is het verloren moeite en verspilde energie geweest.'

Ondernemer Hengeveld: 'Valse verwachtingen? Die heb je pas gewekt als dit in de la verdwijnt zonder dat gemeente en provincie er iets mee doen. Landstad Deventer is geen kant en klaar plan, maar een verkenning van de mogelijkheden. Ik ben benieuwd of het rijk in staat is om dingen los te laten en de regio zelf te laten uitvinden hoe je onder de specifiek lokale omstandigheden het beste de mobiliteit beperkt, het landelijk gebied levend en de kwaliteit van de woon- en werkomgeving hoog houdt.'

Wethouder Scholten: 'De concrete keuzes voor het nieuwe structuurplan zijn nog niet gemaakt. Onze opdracht nu is om de uitkomsten van Landstad Deventer daarin te vertalen. Met name het concept van de nieuwe dorpen gaat lijnrecht in tegen het beleid van rijk en provincie. Nu gaan we minister Pronk diep in de ogen kijken. Maar er is nu al winst geboekt: mensen uit de stad en uit het buitengebied hebben voor het eerst bij elkaar gezeten om samen te praten over hoe het verder moet met hun streek.'

Tenslotte gedeputeerde Kemperman over Landstad Deventer en het verdere traject: 'We gaan nu met de stuurgroep een Plan van Aanpak voorbereiden aan de raden en staten. Onze bestuurders hebben het proces met alle voors en tegens van nabij meegemaakt en kunnen tot een politieke afweging komen. Ik vind dat we bereid moeten zijn vernieuwend te denken. Dat vraagt de samenleving van ons.'

In de discussie over het ruimtelijk ordenen van het gebied Landstad worden stad en land niet meer gezien als elkaars natuurlijke bondgenoten. Deze ontwerpstudie doet een poging de historisch wederkerige relatie tussen de stad Deventer en haar ommeland opnieuw te definiëren; waarin hebben ze elkaar nodig, hoe kunnen ze van elkaar profiteren en hoe zou dat er ruimtelijk uit kunnen zien?

Deze vraag is niet alleen in de regio Deventer actueel. Het debat rond de Vijfde nota over de ruimtelijke ordening wordt beheerst door de vraag of het verder verstedelijken van het landelijk gebied moet worden bestreden en zo ja welke instrumenten en strategieën de ruimtelijke ordening daarvoor kan aanwenden. De discussie hierover wordt beheerst door op het oog zeer tegengestelde opvattingen. Aan de ene zijde het appèl om de toekomstige groei van het stedelijk gebied zo compact mogelijk, in en direct grenzend aan het stedelijk gebied te plannen. Een belangrijk motief hierbij is de zorg voor het behoud van het open landschap. Daartegenover staat de opvatting dat de tegenstelling tussen het verstedelijkt gebied en de open ruimte in veel gevallen een niet meer te handhaven constructie is. In het verlengde van deze laatste opvatting wordt er gestudeerd op vormen van verstedelijking waarbij stad en land meer en meer met elkaar verweven raken. De ontwerpstudie voor Landstad Deventer kiest in dit debat positie en bepleit een onbevagen en onderzoekende houding tegenover de dynamische veranderingen in zowel het landelijk gebied als het stedelijk gebied. Net zo min als de stad is de open ruimte van het landschap een statisch gegeven. Dit impliceert dat de motieven voor de ontwerpschets voortkomen uit observaties van de actuele problematiek van zowel de stad Deventer als het landelijk gebied. Niet zozeer een abstract debat over verstedelijkingsmodellen maar de confronterende werkelijkheid zelf dwingt tot positie kiezen in de ruimtelijke ordening van Landstad Deventer.

De opgave

De stad Deventer en haar ommelanden worden geconfronteerd met een groeiende vraag naar hoogwaardige woon- en werklocaties. De groeiende vraag is niet zo verwonderlijk gezien de aantrekkingskracht die het gebied op veel randstedelingen heeft. De stad is goed aangesloten op het rijkswegennet middels de A1 en wordt in zowel oost-west- als noord-zuidrichting perfect ontsloten door het spoor. Bovendien overtuigt een fiets- dan wel wandeltocht door de streek de bezoeker al snel van de rust en de alledaagse schoonheid van het gebied. De goede bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de streek als ontspannen woon- en werkomgeving in de periferie van de Randstad zetten Deventer als vestigingsplaats op de kaart. Dit alles betekent dat de gemeenten Deventer, Olst en Bathmen uitgaan van een regionale behoefte aan locaties voor in totaal zo'n 5.200 woningen en 120 hectare bedrijfsterrein tot 2015. Het ruimtelijkeorderingsbeleid gaat er daarbij vanuit dat Deventer het leeuwendeel van deze woningaantallen en hectares bedrijfsterrein voor haar rekening neemt. De stad is in dit verband bezig een aantal locaties voor wonen en bedrijvigheid te ontwikkelen. Deze verdeling van ontwikkelingstaken tussen de stad en het landelijk gebied wordt ingegeven uit zorg voor de natuurwaarden en de ruimtelijke kwaliteit van het landelijke gebied.

Jaap van den Bout

Palmboom en Van den Bout
Stedenbouwkundigen, Rotterdam



Deze bladzijde: de groei van Deventer: toekomstige woningbouwlocaties en bedrijventerreinen rond Deventer (gearceerd).

Volgende bladzijde: maquette ontwerpschets.

Tegelijkertijd echter zet deze keuze voor compacte verstedelijking de huidige karakteristiek van Deventer als een intieme en overzichtelijke regionale centrumstad onder druk. De impact die het ruimtelijkeordeningsbeleid van de provinciale overheid heeft op de groei van Deventer maakt deze druk nog eens extra voelbaar. De stad wordt in het huidige streekplan op veel plaatsen geconfronteerd met harde planologische 'stadsgrenzen' die het omliggende landschap moeten vrijwaren van expansieve verstedelijking. Resultaat hiervan is dat de stad de laatste decennia letterlijk in de richting groeit van de minste weerstand. Niet zozeer een opvatting over het functioneren van de stad geeft hierdoor richting aan de verstedelijking als wel een planologisch beleid dat zich middels verboden en toelatingsregels in eerste instantie richt op het voorkomen van de negatieve gevolgen van stedelijke groei.

Het landschap rondom Deventer heeft door de eeuwen vorm gekregen door het agrarisch gebruik van het land en de aantrekkingskracht van de IJsselvallei als woonplaats voor welgestelden. Dit heeft geen unieke landschappelijke kwaliteiten opgeleverd vergelijkbaar met nationale landschappen als de Veluwe of de Sallandse heuvelrug. Het landschap kent echter wel een alledaagse landelijke charme die direct verbonden is met de wijze waarop het gebied wordt gebruikt. De bossen van het landgoederenlandschap, het woonlandschap van Diepenveen en Schalkhaar vormen samen met het zacht glooiende coulissenlandschap van het agrarisch gebied een te koesteren kwaliteit. In het landelijk gebied staat het alledaagse gebruik van de grond echter sterk onder druk. De overlevingskansen van naar schatting de helft van de agrarische bedrijven is uiterst onzeker. Bedrijfsbeëindigingen, schaalvergroting en verbreding van de bedrijfsvoering vormen evenzovele overlevingsstrategieën voor de individuele agrariër. Alhoewel omgeven door onzekerheid over hoe de toekomst eruit zal zien, is het duidelijk dat deze processen het

karakter van het agrarische landschap danig zullen veranderen. Indirect is de vitaliteit van de dorpen en gehuchten die verspreid in het landschap liggen, verbonden met de ontwikkelingen in het landelijk gebied. Het karakter van de kleine kernen wordt steeds minder bepaald door de verbondenheid tussen het dorp en het agrarisch bedrijf. Meer en meer wordt de identiteit van de dorpen bepaald door de aantrekkingskracht die het landelijke wonen onder de rook van de stad heeft op de (rand)stedeling. De aanwezigheid van voldoende economisch draagvlak om een minimaal aantal voorzieningen in stand te houden, vormt een belangrijke randvoorwaarde voor de kwaliteit van deze landelijke woonmilieu's

Naar aanleiding van deze schets van de werkelijkheid dringen zich een tweetal vragen op. De uitwaartse groei van de Randstad stelt Deventer voor de vraag op welke wijze zij tegemoet kan komen aan de groeiende vraag naar hoogwaardige woon- en werklocaties zonder dat zij haar aantrekkingskracht als relatief kleine regionale centrumstad verliest. In de streekgesprekken werd in dit verband regelmatig de groei van Amersfoort als een niet na te volgen schrikbeeld aangehaald. De tweede vraag wordt opgeroepen door het gegeven dat de helft of een derde van de agrarische bedrijvigheid zal verdwijnen en de woonfunctie zich als nieuwe drager van de economie en sociale structuur van het landelijk gebied aandient. De vraag is vervolgens hoe deze ontwikkeling kan leiden tot een nieuwe vitaliteit van het landelijk gebied. In de ontwerpschets gaan we er vanuit dat deze beide invalshoeken niet los van elkaar kunnen worden gezien. De ontwikkelingen in zowel het stedelijke als het agrarische gebied maken duidelijk dat een ruimtelijkordeningsbeleid dat zich niet uitspreekt over hoe beide ontwikkelingen zich tot elkaar verhouden slechts een halve waarheid predikt.



Een ontwerpschets

Nederland kent een lange traditie als het gaat om het ordenen van de ruimte. Sinds jaar en dag is het reguleren van het landschap een bestaansvoorwaarde. Regelgeving en collectieve investeringen met betrekking tot de waterhuishouding vormden de basis voor het ontstaan van nederzettingen in het laagland. Binnen deze in de historie verankerde planningscultuur is het nadenken over verstedelijking lang gedomineerd door het vraagstuk van de volkshuisvesting. Het streven de woningnood op te willen lossen en een samenleving op te bouwen waarin de collectieve verantwoordelijkheid voor het individuele welzijn voorop stond, leidde tot een vorm van blauwdrukplanning. De orde van de stad werd opgelegd aan het buitengebied. De stad annexeerde het buitengebied en om dit mogelijk te maken waren er veelal zware collectieve investeringen nodig in infrastructuur en voorzieningen. In het verlengde van deze strategische investeringen regeerden de productiewetten van het grote getal en was er weinig ruimte voor spontane ontwikkelingen op een kleinere schaal.

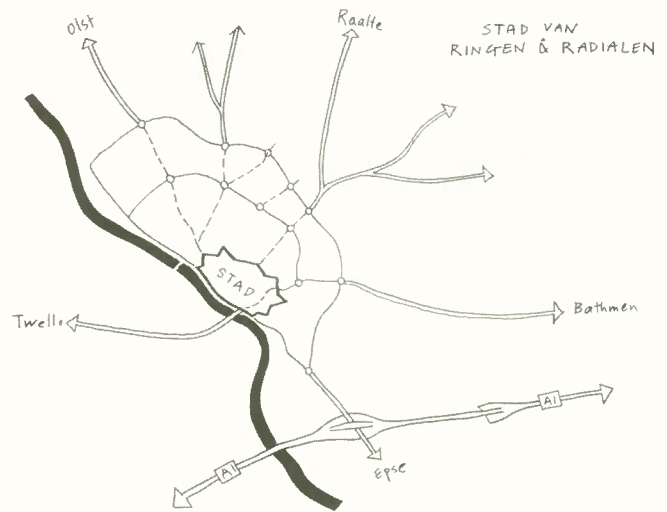
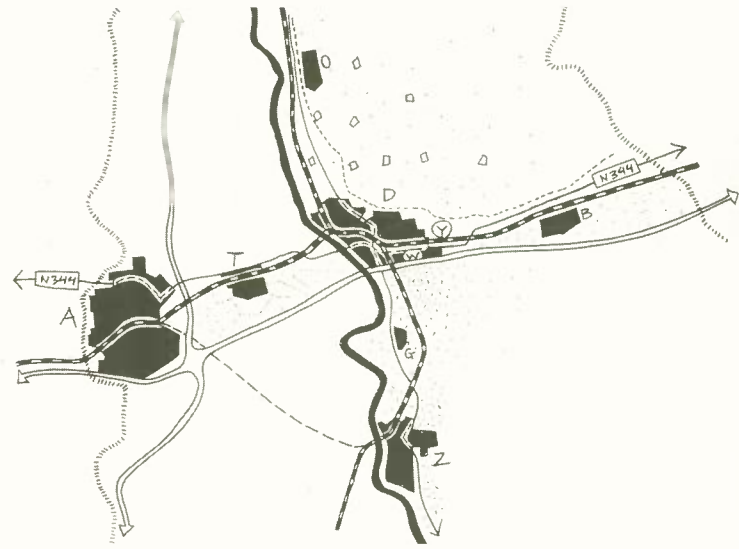
Deze ontwerpschets voor Landstad pleit voor een herijking van deze planningstraditie. Uiteraard blijft het strategisch investeren in infrastructuur, voorzieningen en landschapsbouw een belangrijk instrument in de ruimtelijke ordening. Daarnaast echter zou een strategie van 'intelligent parasiteren' op dat wat er al is deel moeten uitmaken van de gereedschapskist van de ruimtelijke ordenaars. Deze ontwikkelingsstrategie kan door de geringe noodzaak om zware voorinvesteringen te doen ruimte scheppen voor decentrale ontwikkelingen op een kleinere of individuele schaal. Op deze wijze kan spontaniteit een grotere kans krijgen in de ruimtelijke veranderingsprocessen. De ontwerpschets voor Landstad probeert aan te tonen dat nieuwe woon-, werk- en recreatieprogramma's kunnen meeliften op de kwaliteiten van de bestaande topografie. De huidige infrastructuur, het huidige voorzieningennetwerk en de ruimtelijke kwaliteiten van het landschap

vormen de basis voor de voorstellen in de ontwerpschets. Het uitdagende van de schets is gelegen in de stelling dat dit meeliften zodanig intelligent wordt geregisseerd dat de aanwezige kwaliteiten niet slechts worden benut maar dat nieuwe kwaliteiten ontstaan en de vitaliteit van het gebied wordt versterkt. De parasiet wordt op deze wijze gaandeweg het proces de kiem van nieuwe ontwikkelingen en vitaliteit. Daarnaast onderzoekt de ontwerpschets of deze strategie van intelligent parasiteren een ruimtelijk concept kan opleveren waarbij de verweving van stedelijke functies met agrarische bedrijvigheid voor zowel de stad als het landelijk gebied voordelen oplevert. Bij het zoeken naar een dergelijk concept stond zoals gezegd de huidige karakteristiek van Landstad Deventer centraal.

De twee snelheden van Landstad

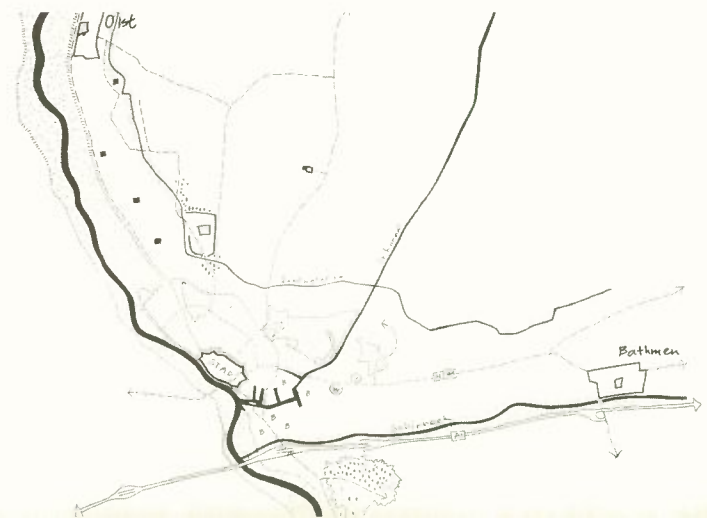
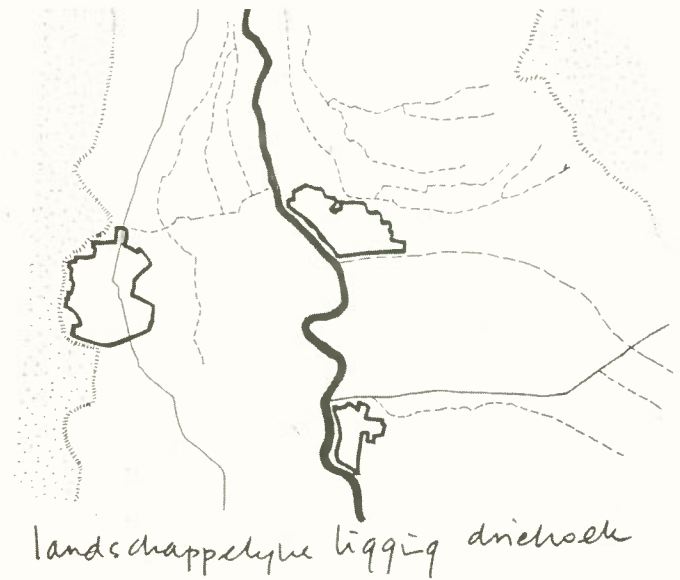
De verandering in de topografie van het gebied Landstad Deventer kent twee snelheden. Het kaartbeeld van het landelijk gebied lijkt traag te transformeren. Er is ogenschijnlijk weinig sprake van grote maatschappelijke dynamiek. Dit staat in schril contrast met de explosieve veranderingen in het stedelijk gebied. Het van oudsher regionale centrum Deventer heeft zich de laatste decennia ontwikkeld van een industriestad tot een dienstestad en voorzieningencentrum. Deventer heeft door haar hoogwaardige stedelijke voorzieningen, de groei van de dienstensector en haar aantrekkelijke uitgaanscentrum het imago van de grote stad. De kwaliteit en identiteit van deze grote stad ligt echter tevens besloten in haar kleinschalige, intieme en compacte ruimtelijke structuur. De ligging in de IJsselvallei, de compacte ruimtelijke structuur van concentrische bebouwingsschillen en radiale uitvalswegen die de stad stevig verankeren in de regio bepalen het zelfbeeld van de stad en haar bewoners. Het koesteren van deze paradoxale kwaliteit van 'kleine grote stad' is een van de garanties voor haar aantrekkingskracht als vestigingsplaats in de periferie van de Randstad.

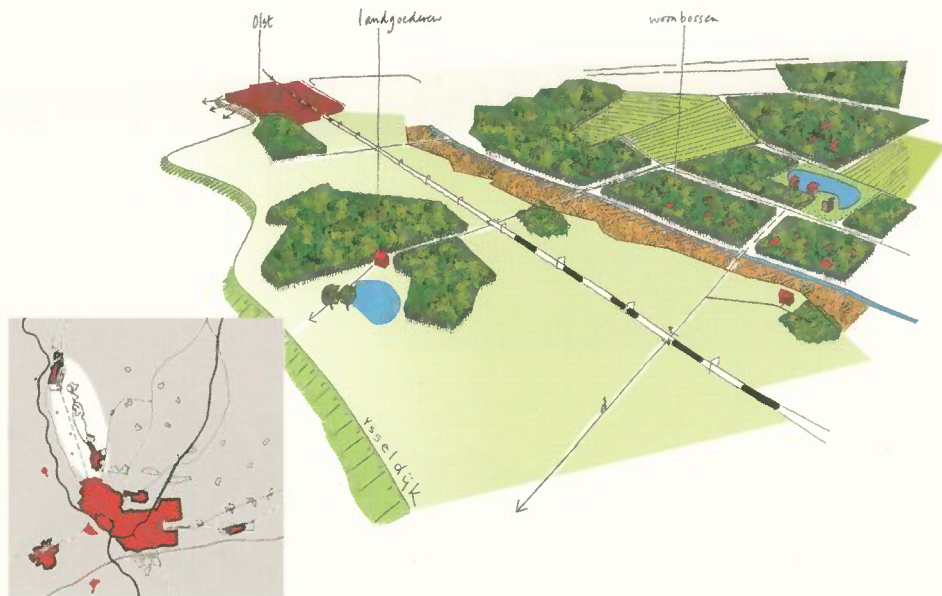
- Van boven naar beneden:
 1. Dynamisch Deventer
 2. Stad van ringen en radialen
 3. Patroon van weteringen.
 4. De trage Landstad



Het actuele kaartbeeld van de stad laat zien dat langs de zuidflank van de stad de geschetste karakteristiek niet meer op gaat. De oost-west gerichte infrastructuur van snelweg en spoor die Deventer raakt aan haar zuidrand en de positie van de stad als hoekpunt in de steden-driehoek Apeldoorn, Deventer, Zutphen heeft de ontwikkeling van de zuidflank van de stad versneld. Deze verstedelijkingsband zet de heldere concentrische structuur van de 'kleine grote stad' onder druk. De concentrische stadsvorm verschuift meer en meer naar een hybride ruimtelijke structuur. Enerzijds een verstedelijkingsband langs de zuidflank waar de maatschappelijke dynamiek en de plaats van Deventer in nationale en internationale netwerken zichtbaar wordt. Anderzijds een aantal bebouwingsschillen aan de luwe noordoostzijde van de stad waar het goed en rustig wonen is.

Het ommeland van de stad Deventer, het gebied tussen de IJssel en de Schipbeek kent een vergelijkbaar verschil in karakteristiek. De historische structuur van radiale wegen ten noorden van de Holterweg maakt het gebied vanaf de snelweg slecht bereikbaar. Je kunt er komen via Deventer, de streek ligt gevoelsmatig achter het stedelijk gebied. Hier in de luwte van de (inter)nationale infrastructuur toont Landstad haar traagheid en landelijkheid. Het karakter en tevens de kwaliteit van deze streek wordt bepaald door rust, landschappelijk schoon, landgoederen in de IJsselvallei en een overwegend agrarische bedrijfsvoering. Het kaartbeeld wordt in sterke mate bepaald door twee fenomenen. Allereerst de radiale wegenstructuur die Deventer verbindt met haar ommelanden. Vervolgens de weteringen die om het gebied te kunnen ontwateren licht gebogen voren trekken door het coulissenlandschap van bosranden, bomenlanen, boerenhoeves en dorpen. Dit systeem van weteringen voert het water af, beginnend in het oosten, schampend langs de stadsrand van Deventer en vervolgens evenwijdig aan de IJssel om bij Zwolle in diezelfde rivier uit te monden. Veelal langs de radiale uitvalswegen van Deventer liggen verspreid in het landelijk gebied een aantal kleine dorpen. Deze nederzettingen zijn van oudsher de centra van het sociale en culturele leven in het landelijk gebied. De voorzieningen voor de eerste levensbehoeften zijn hier gevestigd. De kerk, de school, de supermarkt





Landgoederen in de IJsselvallei

annex postagentschap annex metaalwinkel bepalen in hoge mate de kwaliteit van het wonen in deze kleine kernen.

De strook tussen de Holterweg en de snelweg voldoet niet aan de hierboven geschetste karakteristiek. Deze strook langs de Schipbeek is goed bereikbaar vanaf de snelweg en vanuit Deventer. Langs deze Holterweg heeft Deventer zich de laatste decennia uitgebreid en de weg toont alle verschijnselen van een straatweg die perifere stedelijke voorzieningen aaneenrijgt. Zowel het niet te vermijden Chinese restaurant als de hypermoderne schaatsbaan annex tropisch zwemparadijs vinden een plek langs deze voorzieningenboulevard.

De zorg die het dorp Bathmen koestert dat zij zal worden opgeslokt in deze Deventer verstedelijkingsstrip is begrijpelijk. In het streekplan worden het conserveren van unieke natuurwaarden en het ontwikkelen van een ecologische verbindingzone ingezet om aan de een verdere expansie van deze strip tegenspel te bieden.

De agrarische bedrijfsvoering in het landelijk gebied staat op de drempel van ingrijpende veranderingen. De studie van bureau Alterra (zie verderop in dit supplement) maakt duidelijk dat de boerenbedrijven een tijd vol onzekerheid en herstructurering tegemoet gaan. Het boerenbedrijf in de traditionele zin zal als vormgever en rentmeester van het landschap een veel minder dominante rol innemen. Dit is nu al zichtbaar in het landelijk gebied; het boerenerf verandert in een parkeerplaats van een transportonderneming, de boerderij en de schuren worden verbouwd tot suburbaan woonparadijs, de *beautyfarm* adverteert in de regionale pers, etc. De bewoners en gebruikers van het landelijk gebied zoeken onder druk van de wijzigende omstandigheden naar alternatieve en nieuwe middelen van bestaan. Parallel hieraan verandert de betekenis van de dorpen in het alledaagse leven in het landelijk gebied. De dorpen worden meer en meer het toevluchtsoord van welgestelde (Rand-)stedelingen die de rust en de ruimte verkiezen boven de drukte van de stad. In de huidige fase van deze ontwikkeling hebben de voorzieningen voor het dagelijkse levensonderhoud het moeilijk in de dorpen. De dorps-super dreigt het door de toegenomen mobiliteit en het veranderende koopgedrag van de bewoners te verliezen van de winkelketens in de stad. Sociaal-

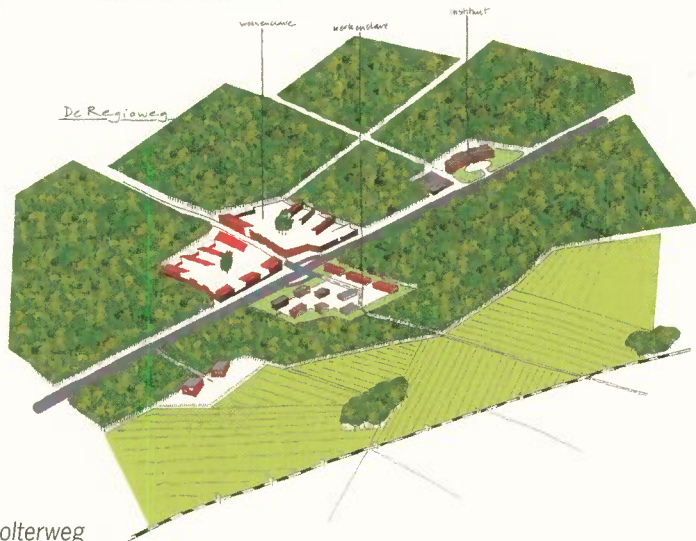
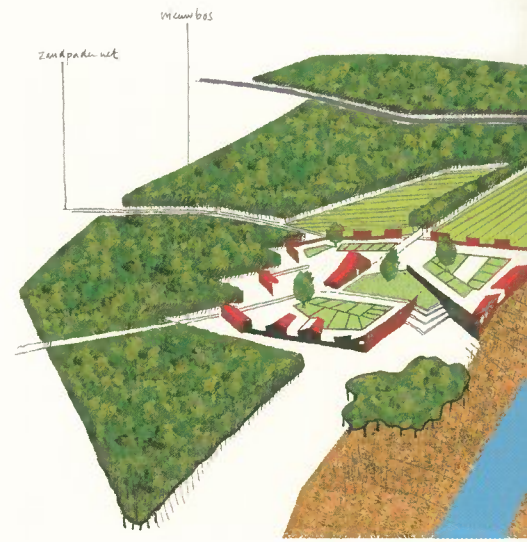
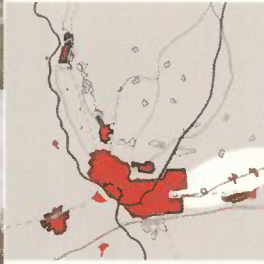
culturele voorzieningen zoals basisscholen ondervinden de druk van processen van schaalvergroting en concentratie van dergelijke voorzieningen in het stedelijk gebied. Wat als bestaansreden voor de dorpen overblijft, is de aantrekkingskracht die de rust van het landelijk wonen in een kleine gemeenschap heeft op de gehaaste stedelijking. Wat al deze observaties gemeen hebben is de constatering dat de ogenschijnlijke traagheid van het bestaan in het landelijk gebied aan het accelereren is en de transformatie van het kaartbeeld allang is begonnen.

Drie occupatiestrategieën

De landschappelijke en morfologische karakteristieken van Landstad Deventer vormen de basis voor een drietal occupatiestrategieën. Deze strategieën laten zien hoe toekomstige woon- en werkprogramma's zich in het landelijk gebied kunnen nestelen. Het gemeenschappelijke thema is de verweving van stad en land. De verschillen tussen de drie strategieën onderling zijn het gevolg van de specifieke karakteristiek van delen van het gebied Landstad. De topografie van het gebied is op deze wijze de aanleiding om op meerdere manieren vorm te geven aan het verlangen naar landelijk wonen.

Wonen in de IJsselvallei

In de IJsselvallei tussen Diepenveen en Olst wordt het netwerk van secundaire wegen en zandpaden gebruikt als ontsluitingsstructuur voor een diffuus en verspreid verkavelingspatroon. De kwaliteit van Diepenveen en de in het gebied aanwezige landgoederen als twee vormen van wonen op grote kavels wordt hier als uitgangspunt genomen. Door een uitgekiende strategie waarin nieuwe aanplant van bos, het ontwikkelen van nieuwe natuur langs de zandwetering en het uitgeven van open terrein aan individuele bouwers integraal plaatsvindt, ontstaat een woonlandschap met een lage dichtheid. Dit landschap wordt gevormd door een veelkleurig *patchwork* van geprivatiseerde kavels, semi-openbare domeinen van oude en nieuwe landgoederen en openbaar toegankelijke bossen. Het fijnmazige net van paden en wegen maakt dit woonlandschap vanuit Olst en Deventer bereikbaar en oriënteert het op de IJsselvallei



Enclaves langs de Holterweg

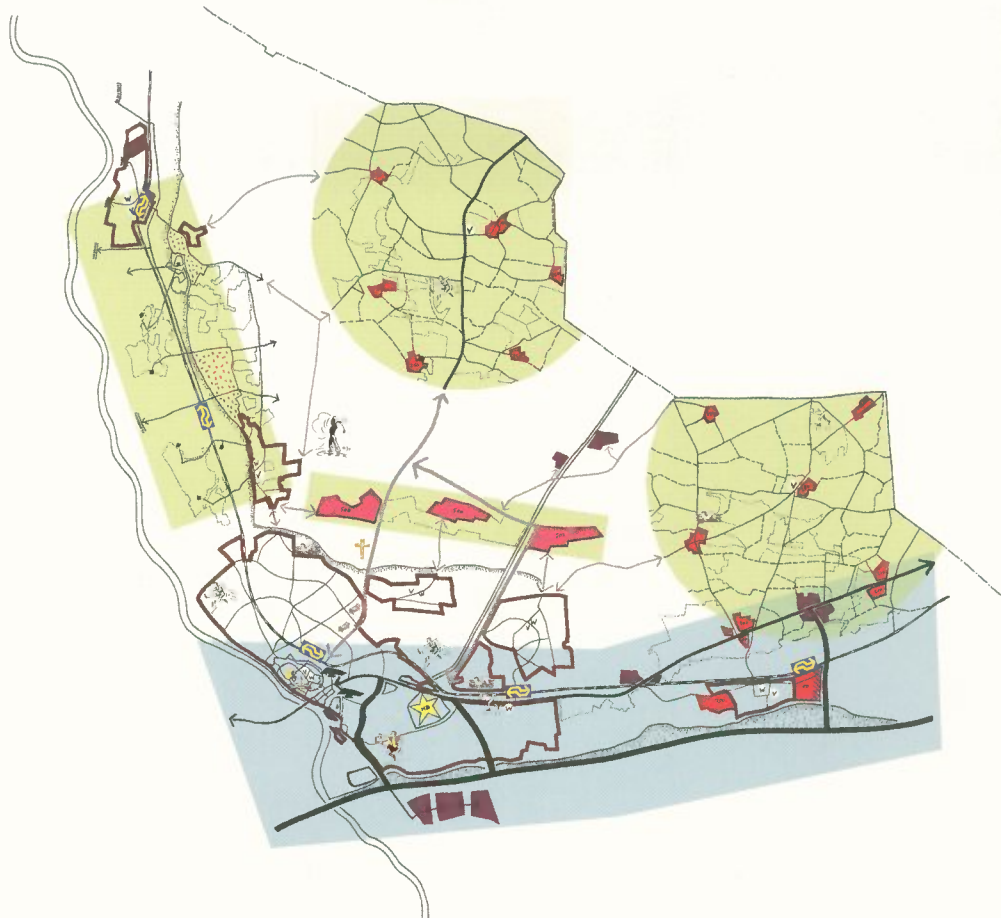
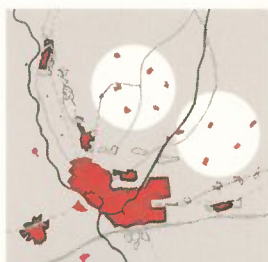
Dorpen in het landelijk gebied

Wonen en werken langs de Holterweg

De Holterweg vormt de ruggengraat voor een serie woon- en werkenclaves tussen Deventer en Bathmen. De Holterweg is een van de radialen die Deventer met de regio verbindt en vormt samen met de snelweg en het spoor de parallelle bundel infrastructuur waarlangs Deventer zich de laatste decennia heeft uitgebreid. In plaats van de snelweg zelf wordt het regionale netwerk op afstand van de snelweg drager van nieuwe ontwikkelingen. De woon- en werkenclaves profiteren van de aantrekkelijke vestigingscondities dichtbij de A1 en het spoor en gebruiken het aantrekkelijke landschap als decor voor nieuwe hoogwaardige ontwikkelingen. De programmering van de enclaves kan hierdoor een zeer gedifferentieerd karakter hebben. Woonconcepten voor specifieke doelgroepen, vestigingen van commerciële en niet-commerciële instellingen, hoogwaardige bedrijvigheid en recreatieve functies worden door de Holterweg aaneengeregen tot een veelkleurig kralensnoer van enclaves. Het concept en de schaal van de enclaves maakt een mooie invoeging in het landschap goed mogelijk. Door alleen de open ruimtes in het bestaande bosland-schap te benutten en nieuwe bebouwing te combineren met bos-aanplant ontstaat in het perspectief van de langgerekte Holterweg een prachtige bomenlaan met daarlangs een interessante afwisseling van openbaar bos en geprivatiseerde en semi-openbare domeinen. Parallel aan deze bosstrook resulteert de aanleg van waterretentiegebieden in het beekdal van de Schipbeekhet in een ruig natuurgebied, gecombineerd met kleinschalig agrarisch gebruik. Door deze zonering van natuurbouw, agrarisch gebruik en pluksgewijze bebouwing in het bos wordt het landschap langs de A1 geen corridor van ziellose zichtlocaties, maar een woon-werklandschap dat bijdraagt aan het imago van Deventer als ontspannen woon-werkstad.

Dorpen in het landelijk gebied

Het landelijk gebied ten noordoosten van Deventer vormt de voedingsbodem voor een aantal nieuwe nederzettingen. Deze dorpen worden op strategische plekken in het landschap gesitueerd en hebben ieder een omvang van zo'n 200 à 300 woningen. Door de bestaande dorpskernen slechts beperkt uit te breiden, behouden de oude dorpen hun eigen en intieme schaal. De nieuwe woonkernen worden in de nabijheid van de bestaande dorpen gesitueerd waardoor er netwerkjes van kleine nederzettingen ontstaan die gebruik kunnen maken van elkaars voorzieningen. Een dergelijke zwerm vormt een nieuw draagvlak voor de verspreid aanwezige voorzieningen in het buitengebied. De noodlijdende school in de dorpskern van Luttele, de supermarkt in Okkenbroek, het Chinees restaurant langs de weg naar Raalte en de zalenverhuur in Wesepe profiteren op deze wijze van de nieuwe woningbouw. De optelsom van verspreid gesitueerde woonkernen en oude dorpen in een samenhangend netwerk functioneert als een woonwijk die in fragmenten in het landschap is uiteengelegd. Door de nieuwe woonbebouwing te concentreren in nieuwe en oude dorpen en niet te laten uitzwermen over het landelijk gebied blijven grote gebieden beschikbaar voor agrarisch gebruik. Het ontwikkelen van nieuwe nederzettingen wordt aan regels gebonden. Bebouwing is alleen mogelijk wanneer tegelijk met de bouw van woningen ook nieuw bos wordt aangeplant en maatregelen worden genomen ten gunste van de waterhuishouding van de streek. Iedere woonkern beslaat hierdoor in totaal zo'n 50 hectare, waarvan vijf hectare voor waterretentie, 30 hectare voor bosaanplant en vijftien hectare voor woningbouw. Het mes snijdt zo aan meerdere kanten. Bouwen betekent nieuwe natuur, nieuwe natuur betekent aangenaam wonen en de hinder die wonen en agrarisch gebruik van elkaar ondervinden, wordt beperkt.



Maximaal laadvermogen

De nederzettingen voegen zich in het netwerk van wegen en paden. Allereerst haken zij aan op de radiale wegenstructuur vanuit Deventer. De dorpen zijn op korte afstand van deze doorgaande wegen gesitueerd en worden bereikbaar gemaakt door met bomen omzoomde oprijlanen. Door deze situering op afstand en de landschappelijke inpassing vormen de nederzettingen op afstand van de weg een aanvulling op het bestaande coulissenlandschap. De woonkernen zijn voor de auto en het openbaar vervoer goed verbonden met het stedelijk gebied en haar voorzieningen. Daarnaast maken zij door hun ligging aan de weteringen, die door het toevoegen van voet- en fietspaden langs hun bedding zijn opgenomen in een structuur van paden en landwegen, onderdeel uit van een doorgaande langzaam verkeersnetwerk in het landelijk gebied.

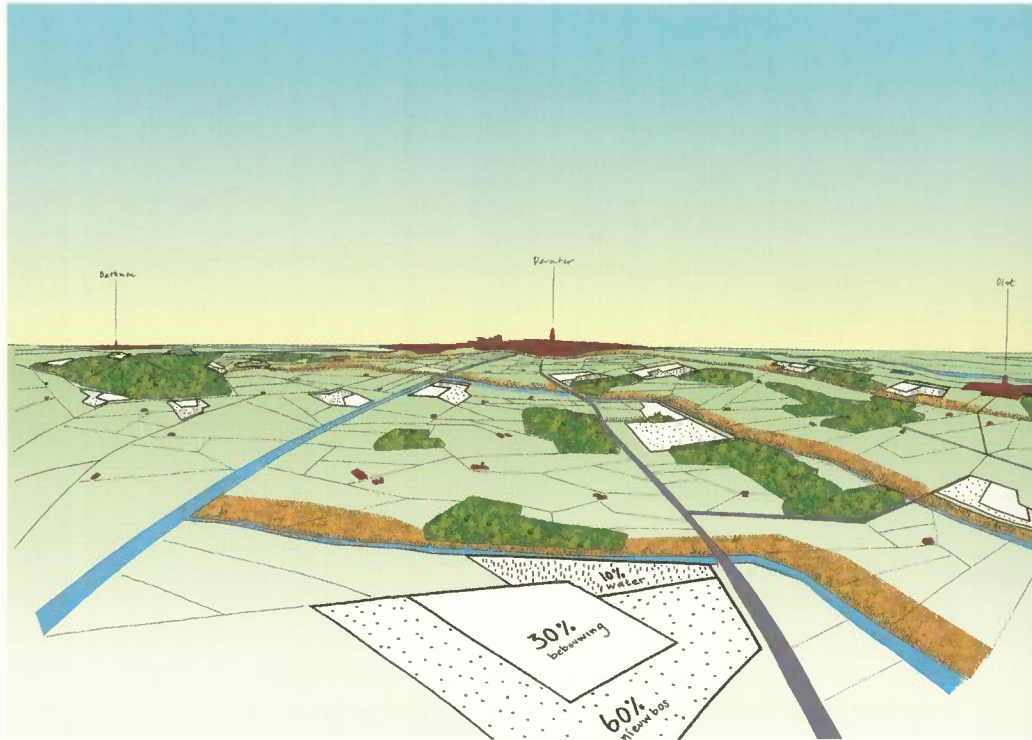
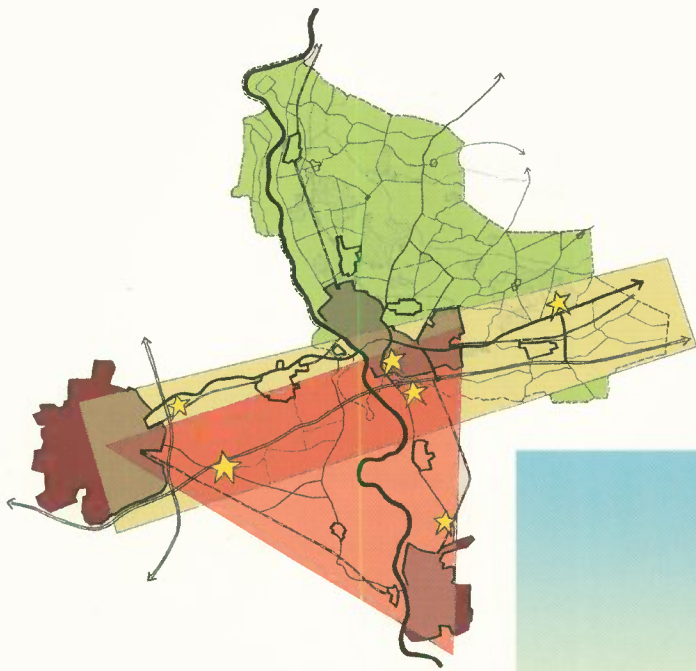
Dynamiek en begrenzing

Sinds het slechten van de stadswallen in de achttiende eeuw worstelen de ontwerpers van de stad met het probleem van de begrenzing van het stedelijk gebied. De wijze waarop de concepten voor verstedelijking hun eigen grenzen definiëren en bepalen, is een terugkerend dilemma. Daar waar het contrast tussen het landschap en de stad in het verleden veelal heeft geresulteerd tot het concept van de stadsrand blijkt keer op keer dat onder druk van een volgende ronde in het verstedelijkingsproces deze stadsrand opnieuw moet worden gedefinieerd. In dit proces van voortdurend concentrisch herinterpreteren van de stadsvorm staat Deventer op dit moment voor een cruciale beslissing. Schuift de stadsrand wederom een bebouwingsschil het landelijk gebied in of is een andere benadering van het idee van de stadsrand een vruchtbaar alternatief?

De ontwerpschets is een pleidooi voor de coëxistentie van schijnbaar

tegengestelde programma's in het landelijk gebied. In plaats van een nieuwe stadsrand te ontwerpen, wordt gekozen voor het verweven van stad en land. Dit komt tegemoet aan de vraag woonconcepten te ontwikkelen die onder de rook van de stad en haar voorzieningen landelijk wonen mogelijk maken. De vraag blijft echter gerechtvaardigd waar en wie de grenzen stelt aan deze vorm van gespreide verstedelijking. Met andere woorden: wat is het maximale laadvermogen van de streek en hoe kan de strategie van 'intelligent parasiteren' op dat wat er al is zo functioneren dat dit laadvermogen ook werkelijk gerespecteerd wordt.

De grenzen aan de programmatische acupunctuur zitten allereerst ingebouwd in de stelling dat de nieuwe woon- werkprogramma's en de herstructurering van de agrarische bedrijfsvoering elkaar nodig hebben. Het geconcentreerd toevoegen van bebouwing geeft op de plekken waar niet wordt gewoond ruimte aan de herstructurering van het agrarisch bedrijf. Deze onderlinge afhankelijkheid, mits vormgegeven in een gezamenlijk ontwerpproces, garandeert een heldere gebiedsafbakening tussen wonen en agrarische bedrijfsvoering. Daarnaast worden de grenzen van het maximale laadvermogen bepaald door de capaciteit van het netwerk van wegen in het gebied Landstad. Het huidige netwerk van wegen en paden vormt de *hardware* waarop de nieuwe programma's kunnen worden geladen. De mobiliteit die deze infrastructuur aankan, is de bovengrens voor de omvang van nieuwe programma's. Tenslotte wordt het laadvermogen begrensd door de draagkracht van het landschap zelf. De nieuwe ontwikkelingen nestelen zich in het aanwezige coulissen- en boslandschap en voegen daar een nieuwe dimensie aan toe. In de ontwerpschets is de grens van dit laadvermogen van het landschap verkend.



Zuidflank en stedendriehoek
Nieuwe coalities

Dit ontwerponderzoek met de strategie van het 'intelligent parasiteren' als leidmotief brengt het maximale laadvermogen van het trage en het luwe landschap ten noordoosten van Deventer in zicht. De ontwerpschets voor Landstad maakt hierdoor tevens duidelijk dat de ruimtelijke ordening van de snelle en dynamische kant van Deventer, alhoewel hier niet getekend, evenzeer een opgave voor de toekomst is. Stedelijke herstructurering en de mogelijkheden die de Stedendriehoek biedt voor toekomstige verstedelijkingsprocessen zullen parallel aan het studeren op het gebied Landstad verder onderzocht dienen te worden.

Nieuwe coalities

De ontwerpschets levert geen uitgekristalliseerd alternatief voor het streekplan en het is zeker geen blauwdruk voor de ontwikkeling van nieuwe dorpen en enclaves rondom Deventer. De schets doet echter wel een nadrukkelijke poging om op onorthodoxe wijze de ontwikkelingskansen die de streek rondom Deventer biedt te verzilveren. Hierbij staat de huidige kwaliteit, aantrekkingskracht en potentie van de regio als leidmotief centraal en wordt onderzocht hoe toekomstige dynamiek deze aanwezige kwaliteiten kan onderbouwen en versterken. Dit is een productieve ingang voor het beantwoorden van de vraag hoe de toekomstige verstedelijking en de op handen zijnde herstructurering in het landelijke gebied kunnen resulteren in ontwikkelingsstrategieën die

specifiek zijn voor de regio. De ontwikkelde strategieën stellen als voorwaarde dat het planproces gedragen wordt door alle betrokkenen. Alleen door het zorgvuldig integreren van de functionele programma's van diverse belanghebbenden in een samenhangend ruimtelijk concept kan de meerwaarde ontstaan die in de ontwerpschets wordt verbeeld. Deze integrale werkwijze op een regionale schaal vooronderstelt dat de ruimtelijke ordenaars, natuurbeheerders, agrarische belangenorganisaties, diverse overheden en ontwikkelende partijen elkaar vinden in nieuwe samenwerkingsverbanden. Deze nieuwe coalities, gecompleteerd door een regionaal grondbeleid, moeten de basis leggen voor de ontwikkeling van concepten voor waterbeheer, natuurbouw en de introductie van nieuwe sociale en economische dragers in het landelijk gebied.

Tot slot is de ontwerpschets een pleidooi dit denkexperiment voort te zetten. Juist in deze periode van evaluatie en discussie na de VINEX is het goed en noodzakelijk om op projectbasis te experimenteren met uitgekende gebiedsgerichte experimenten. Het project Landstad biedt een uitgelezen kans om de mogelijkheden en kwaliteiten van wonen en werken in het buitengebied verder te onderzoeken. Het zou treurig zijn wanneer landelijke dogma's over verstedelijkingsconcepten deze experimenten onmogelijk zouden maken.

In de 'ideeënmachine' van Landstad Deventer is aan Alterra/PRI gevraagd om een visie te geven op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied vanuit een sociaal-economisch perspectief. We hebben deze opgave als volgt geïnterpreteerd.

Ten eerste richten we de focus op een *ruimtelijke* visie. De sociaal-economische invalshoek maakt het noodzakelijk om het accent in de opgave te verleggen van de *inrichting* van de ruimte naar de *besturing* en *organisatie* van de ruimte en naar de *cultuur* van het gebied, die wordt bepaald door *de mensen* in de streek. Ruimtelijke inrichting kan immers wel ondersteunend zijn aan een bepaalde economische ontwikkeling, maar wordt pas werkelijk effectief als zij aansluit bij de ondernemersgeest en de behoeften van mensen. Daarnaast zal inrichting pas uitvoerbaar blijken als zij wordt geflankeerd door (publieke en private) sturingsmechanismen en organisatievormen.

De gebruikelijke redenering in planningsprocessen is nog steeds:

- 1 hoe moet de ruimte er uit gaan zien?
- 2 hoe organiseren we dat?
- 3 hoe overtuigen we de mensen in het gebied ervan dat dit het beste voor hen is? Met andere woorden; de volgorde loopt van *ruimtelijke inrichting* via *organisatie* naar *mensen*.

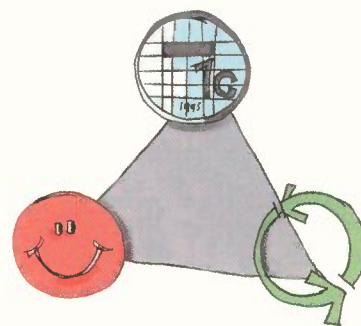
Bij onze aanpak voor Landstad Deventer hebben we die volgorde omgedraaid. De redenering hierachter is dat innovatie, vernieuwing hard nodig is, maar dat een *gebied* (de ruimte) niet kan innoveren. Alleen *mensen* in dat gebied kunnen de noodzakelijke vernieuwing op gang brengen en onderhouden. We doelen dan niet alleen op mensen die in de streek wonen en ondernemen, maar ook op mensen die zich organiseren rond maatschappelijke belangen, bestuurders en ambtenaren. Aansluiten bij de 'karaktereigenschappen', de cultuur van de streek is dan ook een voorwaarde voor vernieuwing. (Zie het kader aan het eind van dit artikel voor een nadere analyse van de karaktereigenschappen van Landstad Deventer.)

Ten tweede onze interpretatie van de focus op *sociaal-economische ontwikkeling*. Vanuit het vertrekpunt van ruimtelijke kwaliteit kan sociaal-economische duurzaamheid niet los worden gezien van de twee andere hoekpunten van de hiernaast afgebeelde kwaliteitsdriehoek: het behoud van onvervangbare voorraden (ecologische duurzaamheid) en leefbaarheid (sociaal-culturele duurzaamheid). Oplossingen leiden pas tot ruimtelijke kwaliteit wanneer ze positief bijdragen aan alle drie de hoekpunten. Het gaat om het zoeken naar een meerwaarde in alle dimensies.

Visie op de opgave

Het autonome proces in Landstad Deventer is niet anders dan in veel andere delen van Nederland. Allerlei sectoren leggen claims op de ruimte en beconcurreren elkaar. Schaarste drijft de grondprijs op waardoor groene functies onder druk komen te staan. De belangenbehartigers van woningbouw, bedrijventerreinen, infrastructuur, waterbeheer, landbouw, natuur en recreatie vechten ieder voor hun deel. In dit gevecht om de ruimte slaan kernkwaliteiten makkelijk om in valkuilen: historische binding, gemeenschapszin en zelfbewustzijn

Ir Marlies Brinkhuijsen en
Ir Jannemarie de Jonge
Het projectteam bestond uit
Marlies Brinkhuijsen, Jannemarie de Jonge,
Jos Jonkhof, Gerard Kolkman, Sirka Lüttke
(allen Alterra) en Pieter Vereijken (Plant
Research International).



Kwaliteitsdriehoek

Bron: Meten met drie maten; Discussienotitie
landbouwverkenning Noord-Brabant 2050

J.de Jonge, DLO-Staring Centrum 1998

Beeld: Dauvellier Planadvies

Landstad Deventer: op zoek naar ankers voor verandering

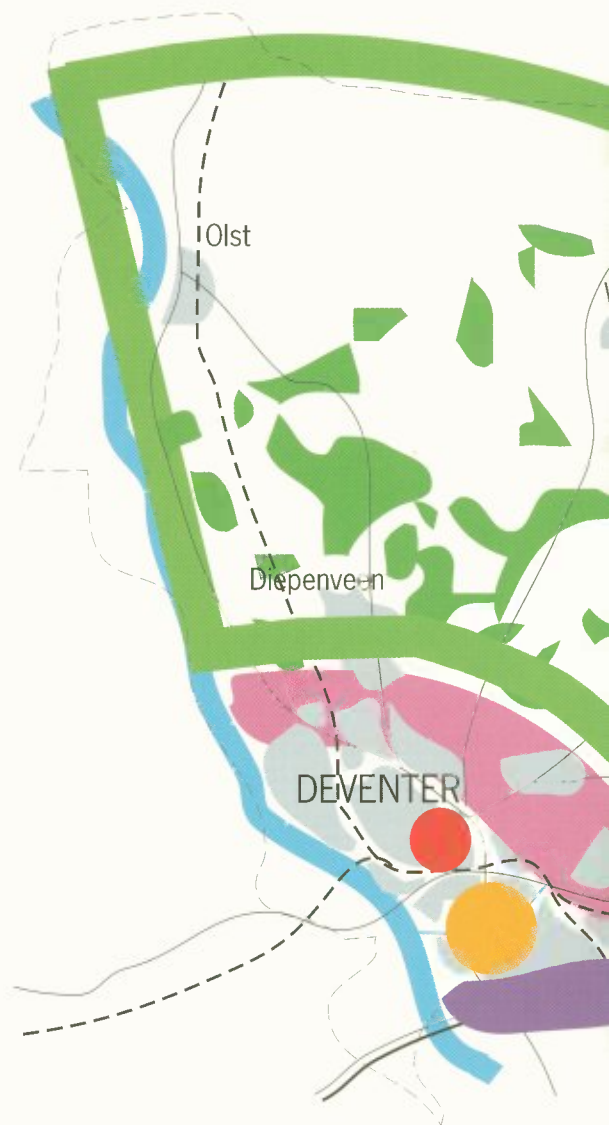
Schakelgebied

Voor een hoogwaardige leefomgeving zijn groene kwaliteiten en een goede bereikbaarheid van de omgeving basisvoorwaarden. Met het verbeteren van het routenetwerk tussen stad en land, meer aandacht voor groen in naoorlogse wijken en een zorgvuldige vormgeving van groene openbare ruimte in uitleggebieden neemt de aantrekkelijkheid van Deventer als woon- en vestigingsmilieu toe.



Bergweide

In het haven- en industriegebied direct ten zuiden van de historische binnenstad komt een aantal stedelijke opgaven samen: revitalisering van het bedrijventerrein, meervoudig ruimtegebruik en integrale stedelijke vernieuwing. Een herstructurering van het monofunctionele gebied naar een multifunctioneel stadsdeel waar werken, voorzieningen en wellicht ook wonen samengaan, biedt kansen om een complement van de binnenstad te ontwikkelen. Waar in het oude stadshart het accent ligt op zorgvuldig beheer, geeft een nieuwe tweede kern ruimte voor experimenten. Met voorzieningen voor allochtonen en jongeren groeit het gebied uit tot een multicultureel centrum met een bovenregionale uitstraling.



schieten door naar houden-wat-je-hebt, protectionisme en zelfgenoegzaamheid.

De huidige planningspraktijk leidt ook niet tot een evenwichtige ontwikkeling op alle drie dimensies van de kwaliteitsdriehoek. De harde economische belangen trekken veelal aan het langste eind, de 'zachte' belangen als natuurontwikkeling, open ruimte, waterbeheer en milieukwaliteit zullen met veel moeite en hoge maatschappelijke kosten aan (Europese) minimumeisen en maatschappelijke wensen voldoen en de (be)leefbaarheid van de omgeving zal het kind van de rekening worden. Onze conclusie: de ontwikkeling 'business as usual' draagt niet bij aan de ruimtelijke kwaliteit zoals we die hebben gedefinieerd. Ook de uitdagende kwaliteiten van de cultuur van de streek, die we met de motto's benoemden, komen niet uit de verf. Een nieuwe benadering is nodig.

Bij ruimtelijke ontwikkeling denken we al snel aan ruimtelijke ordening, aan streek- en bestemmingsplannen. Een te smalle (ruimtelijke-ordenings-) benadering van de opgave voor Landstad Deventer heeft het gevaar in zich dat we ons te zeer richten op het vraagstuk van ruimteverdeling, wat gechargeerd gezegd leidt tot afzonderlijke functies ingekleurd op een bestemmingsplankaart (ook nog onderverdeeld naar stedelijk en landelijk gebied!).

De ruimteschaarste en de mensen-wensen van nu vragen juist om slimme combinaties van functies, bijvoorbeeld wonen, kleinschalige bedrijvigheid en recreatie, of landbouw, waterbeheer en natuur. Stad

en land zijn bovendien steeds meer op elkaar aangewezen om gezamenlijk dergelijke combinaties te ontwikkelen. Met andere woorden: het traditionele ruimtelijkeordeningsdenken kan ons danig in de weg zitten bij het zoeken naar nieuwe richtingen.

De opgave voor Landstad Deventer is wat ons betreft vooral het vormgeven van een proces van gezamenlijke gebiedsontwikkeling (mensen, organisatie, inrichting). Een proces, geen plan, omdat het gaat om nieuwe oplossingen waarvoor nieuwe (publiek-private) organisatievormen, samenwerkingsverbanden, financieringsconstructies en beleidsinstrumenten nodig kunnen zijn. Omvorming van bestaande organisatie- en sturingsmiddelen heeft tijd nodig. En bij zo'n gezamenlijke zoektocht passen geen blauwdrukplannen.

We beschouwen onze bijdrage als prikkel voor dit proces. Een prikkel 'van buitenaf', maar mede gevoed en gevormd door streekgesprekken en andere ontmoetingen.

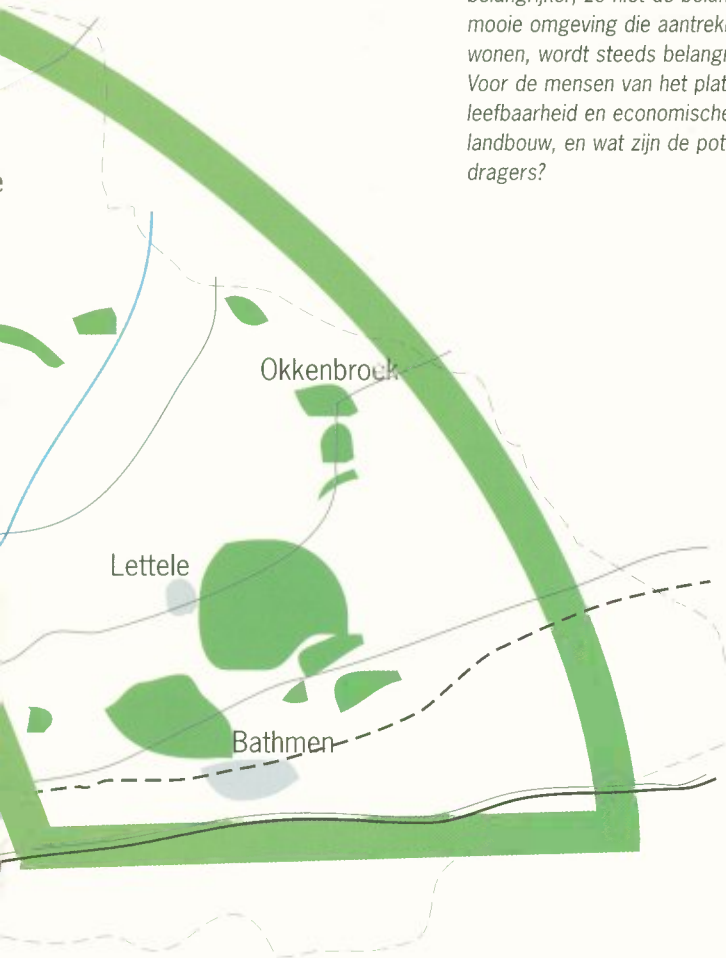
Impulsen voor sociaal-economische ontwikkeling

Als leidraad voor het denken hebben we vier gebieden geselecteerd die kansen bieden voor sociaal-economische structuurversterking van de regio: Landstadpoort, Bergweide, Schakelgebied en Landelijk gebied. In de kaders hierboven zijn deze kansen kort beschreven. De selectie is niet uitputtend. Het is vooral een illustratie van een andere manier van denken over gebiedsontwikkeling. Het gaat om gebieden

- waar veel dynamiek te verwachten valt;
- veel kwaliteitswinst te behalen valt;

Landelijk gebied

Het platteland is voor de regio van betekenis als hoogwaardig woon- en leefmilieu. Voor bedrijven wordt dit een steeds belangrijker, zo niet dé belangrijkste vestigingsfactor. Een mooie omgeving die aantrekkelijk is om te recreëren en te wonen, wordt steeds belangrijker gevonden. Voor de mensen van het platteland zelf gaat het vooral ook om leefbaarheid en economische vitaliteit. Wat zijn de kansen voor landbouw, en wat zijn de potenties voor nieuwe economische dragers?



Landstadpoort

De zone langs de A1 kan een uitnodigende entree vormen voor de regio. Collectieve congres- en vergaderfaciliteiten voor bedrijven gecombineerd met een ecologische verbindingzone vormen de Landstadpoort. Optimale bereikbaarheid en hoogwaardige voorzieningen worden gecombineerd met een groene omgeving. De gastvrije Hanzestad stelt zich open voor bedrijven.



- die als een vliegwiel kunnen fungeren doordat ze een uitstraling kunnen krijgen die boven de plek uitstijgt en bijdraagt aan de hele regio. Bij de ontwikkelingsrichting is aangehaakt bij de eerder beschreven motto's. Bij Verankerde Verandering gaat het om gebruik maken van bestaande (ruimtelijke) kenmerken in een nieuwe context: het groene imago van Landstad (Landstadpoort), industrieel erfgoed in de monumentenstad (Bergweide), landschapsstructuren als lanen, waterlopen (Schakelgebied) en landbouw als beheerder van de groene ruimte (landelijk gebied).

Bij Gastvrije Gemeenschappen gaat het om het bieden van een thuisgevoel aan bezoekers of nieuwe inwoners: congresfaciliteiten in de gastvrije Hanzestad (Landstadpoort), multiculturele ontmoetingsplaats (Bergweide), verbinden van bestaande en nieuwe wijken, stad en land door groene routes en gemeenschappelijke buitenruimten (Schakelgebied) en nieuwe mogelijkheden voor recreatie, zorg en wonen in plattelandsgemeenschappen (landelijk gebied). Zelfbewuste Samenwerking is - in alle voorbeelden - een kwaliteit die nodig is om over sectorale, culturele of stad-land-grenzen heen te kijken en de kansen van samenwerking te grijpen zonder de eigen identiteit te verliezen.

Landelijk gebied

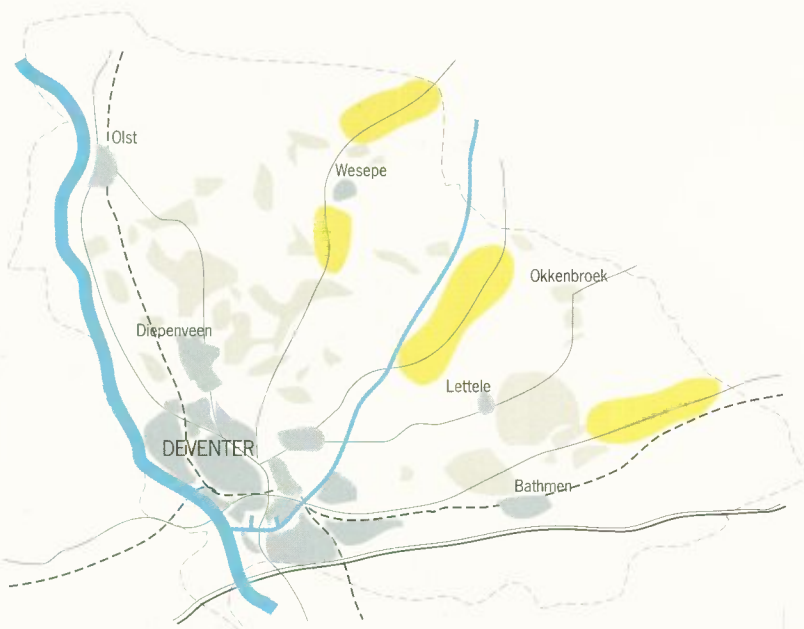
Van de vier gebieden hebben we het landelijk gebied verder uitgewerkt. De dynamiek in de landbouw (vooral vrij intensieve melkveehouderij) is al hoog, maar wordt nog hoger als gevolg van

reconstructieplannen voor veehouderijgebieden en Europese milieu-regels. Er is veel winst te halen door het aanbod van producten en diensten beter af te stemmen op de mensenwensen. Het landelijk gebied is bovendien van groot belang voor de uitstraling van Deventer als vestigingsplaats.

Tot slot willen we onze eigen betrokkenheid bij en gevoel van verbondenheid met het landelijk gebied niet onvermeld laten als motief om juist dit deel nader te verkennen.

De sociaal-culturele motto's hebben we ook hier als uitgangspunt genomen. Maar hoe vorm te geven aan Verankerde Verandering als we een grote kloof zien tussen wat de maatschappij verwacht te vinden in het landelijk gebied en wat nu geboden wordt? Zo groot, dat de landbouw zelf verwacht dat binnen tien jaar tweederde van de boeren is gestopt of naar aanvullende inkomsten buiten de directe agrarische productie is overgestapt.

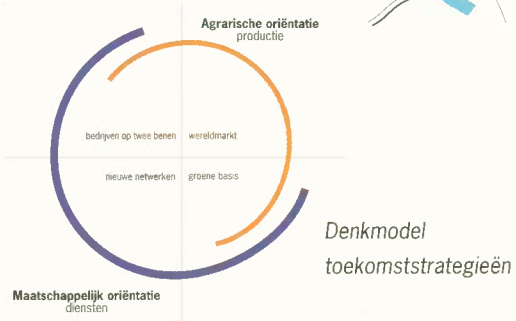
Om veranderingsmogelijkheden inzichtelijk en bespreekbaar te maken hebben we een denkmodel (zie volgende bladzijde) ontwikkeld waarin vier toekomststrategieën voor bedrijfsontwikkeling centraal staan. Deze vier zijn niet bedoeld als blauwdrukken waaruit mensen moeten kiezen. Het zijn eerder uitvergrotingen van bepaalde trends, die de hoekpunten vormen van een groot veld waarin elke ondernemer in het landelijk gebied zijn of haar positie kan kiezen. De realiteit is pluriform. Niet alleen is sprake van verschillen tussen sectoren in de landbouw en



Wereldmarkt Landbouw



Groene Basis



Denkmodel toekomststrategieën

verschillen in ketens waarin bedrijven functioneren. Ook zijn de kansen per bedrijf afhankelijk van de plek, de bedrijfsstijl en de gezinssituatie. Deze pluriformiteit betekent het hanteren van én-én strategieën en maatwerk per situatie.²

We onderscheiden de volgende strategieën: Wereldmarkt Landbouw, Groene Basis, Bedrijven op twee Benen en Nieuwe Netwerken. Wereldmarkt Landbouw is bij uitstek gericht op primaire agrarische productie, terwijl Nieuwe Netwerken juist vooral zijn gericht op (nieuwe) maatschappelijke behoeften als diensten (recreatie, zorg en dergelijke) in de groene ruimte. De twee andere strategieën nemen een tussenpositie in.

Bij **Wereldmarkt Landbouw** gaat het om een zeer (kennis)intensief, gespecialiseerd industrieel productieproces. Vanwege hoge investeringen is schaalvergroting nodig. Wanneer specialisatie optreedt waarbij de (melk)productie wordt losgekoppeld van de voerproductie, kan dit type bedrijven 'los van de grond' komen: agrarische bedrijventerreinen met niet-grondgebonden landbouw. Gezien de hoge grondprijzen is dit in een vrije markt geen onwaarschijnlijke ontwikkeling.

Is er in Landstad Deventer perspectief voor deze vorm van wereldmarktlandbouw? De regio zal moeten concurreren met andere regio's als Flevoland, het Noorden, sommige delen van Brabant en buitenlandse regio's. Gezien het vrije economische krachtenveld en de milieueisen zou het in deze regio om hooguit enkele (mega)bedrijven gaan. De **Groene Basis** is bij uitstek een grondgebonden strategie. Het beheer van de groene ruimte staat centraal. Om met minder koeien per hectare (vanwege Europese regelgeving) toch voldoende inkomen te halen, zijn flinke aanpassingen in bedrijfsvoering en de hele keten nodig. Het betekent onder andere grond bijkopen of pachten, kostprijzen verlagen door nieuwe technieken en samenwerking in de keten, productprijzen verhogen door kwaliteitskeurmerken, stapeling van bij-

verdiensten uit (reële) vergoedingen voor omgevingsbeheer of het vinden van *niches* in de markt voor producten met een hoge toegevoegde waarde. Kwaliteitsconcepten krijgen een kans, bijvoorbeeld regionale kwaliteitskringen. De combinatie van ketenvorming en beheer van de groene ruimte leidt in de richting van een nieuw, regionaal gemengd bedrijf. Door een breed scala aan toekomstopties is de strategie relatief flexibel. Professionaliteit en kwaliteit zijn echter cruciale succesfactoren. Beschikbaarheid van grond, hoge grondprijzen, afzet van duurere kwaliteitsproducten en onzekerheid over vergoedingen voor omgevingsbeheer werpen onder de huidige omstandigheden drempels op voor deze strategie.

De grondgebonden schaalvergroting betekent dat ook Groene Basis zal leiden tot een afname van het aantal bedrijven. De **Bedrijven op twee Benen** staan met het ene been in de landbouw en met het andere daarbuiten. Bijvoorbeeld door een neventak in recreatie, tweeverdieners waarbij een inkomen van buiten de landbouw komt, deeltijdboeren die een deel van de inkomsten elders betrekken. Het principe achter deze strategie, is risicospreiding door meer inkomstenbronnen: agrarische productie, diensten verbonden aan het agrarisch bedrijf, inkomsten buiten de landbouw of AOW. Ook hier is sprake van een flexibele strategie door meer toekomstopties, maar tegelijkertijd de voorwaarde van professionaliteit en kwaliteit. Verbreding heeft economisch perspectief, mits wordt samengewerkt. Uit onderzoek elders in Nederland blijkt dat het economisch perspectief van een neventak minder is naarmate dit een kleiner deel van het totale bedrijf beslaat.³ 'Het er even bij doen' is geen gunstige optie. Dit is een zwakke kant van deze strategie.

De vierde strategie is die van de **Nieuwe Netwerken**. Deze strategie is er typisch een van nieuwe economische dragers. Agrarische productie is geen hoofddoel meer, hooguit creëert men een agrarische



Bedrijven op twee Benen



Nieuwe Netwerken

sfeer omdat dat goed past bij het imago of in de uitvoering van het bedrijf. Het gaat om nieuwe netwerken rond een thema die bestaande grenzen zoals die tussen stad en land overschrijden. Bijvoorbeeld vrije tijd, zorg of waterbeheer. We werken hier het thema zorg verder uit.

Bij een 'zorgzaam platteland' gaat het om een netwerk van verspreide, professionele zorg- en service-ondernemingen in een groene omgeving, aangehaakt bij de reguliere zorginfrastructuur in de regio. Het gaat om meer dan een verzameling individuele zorgboerderijen. Het achterliggend principe is dat van schaalvoordelen door samenwerking zoals vervoer op maat, medische diensten, gebruik bijzondere voorzieningen (bijv zwembad), catering en (groene) activiteitenbegeleiding. Individuele servicepakketten voor boodschappen, huistraiteur of tafeltje-dek-je, tuinonderhoud, vervoer, noodhulp, kunnen hieraan worden verbonden. Dit maakt de formule ook interessant voor het zelfstandig wonen met hulp op afroep. Informatie- en communicatietechnologie speelt een belangrijke rol. Diensten kunnen flexibel georganiseerd worden en 'slimme woningen' vergroten de zelfstandigheid van mensen met een zorgbehoefte.

Nieuwe stad-land overschrijdende netwerken rond zorg hebben toekomst. De behoefte is groot en het rendement is goed.⁴ Los van de netwerkgedachte zou in Landstad Deventer ruimte zijn voor ongeveer tien zorgboerderijen. Als er een sterk netwerk is, gaat het echter om veel meer voorzieningen, meer werkgelegenheid en meer rendement. De belangstelling voor groene woonzorg-voorzieningen voor senioren is groot. Ook het perspectief voor kinderopvang op het platteland is goed en het is bovendien eenvoudig aan te haken aan de organisatiestructuur die in de stad aanwezig is.

Deze strategie biedt relatief veel werkgelegenheid, terwijl de grondbehoefte beperkt is. Bovendien kan in veel gevallen gebruik gemaakt worden van bestaande locaties.

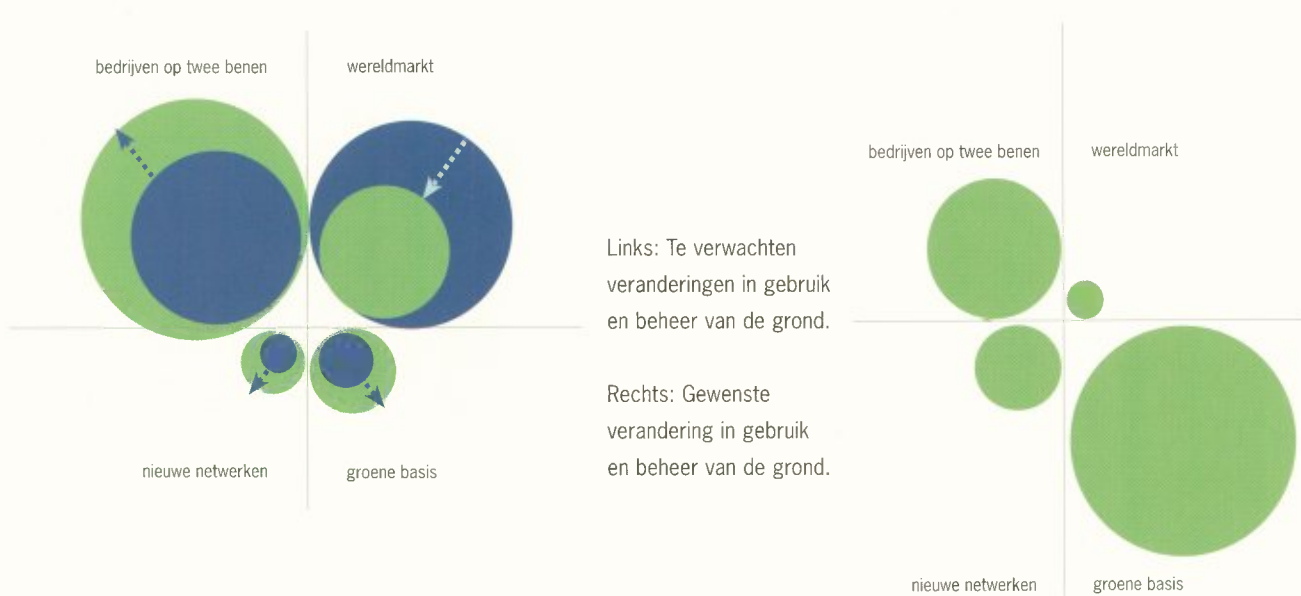
Type	Ruimtelijk +	Ruimtelijk -
Wereldmarkt	- Grote infrastructuur - Andere industrie	- Bijzondere waarden (milieuzone)
Groene Basis	- Hoge gronddruk - Groene 'buffers' - Waterretentiegebieden	- Bewoning (hinderzone) - Versnippering
Bedrijf op 2 benen	- Meervoudig gebruik, verweving	- Hoge gronddruk
Nieuwe Netwerken	- Nabijheid stad/dorp - Langs wegen - Verweving wonen, werken, recreatie, natuur	- Grootschalige productiegebieden - Slechte bereikbaarheid
	- Regionale en/of recreatieve infrastructuur - Landschappelijke waarden	

Strategie en gebiedscultuur

Vanuit het motto Verankerde Verandering ligt een extreme ontwikkeling van Wereldmarktlandbouw of Nieuwe Netwerken niet voor de hand. De andere twee liggen dicht tegen de huidige situatie aan of kunnen zich van daaruit ontwikkelen.

Het motto Gastvrije Gemeenschap sluit evenmin aan bij Wereldmarkt. Het past wel goed bij de nieuwe netwerken, mits de ontwikkeling geleidelijk gaat en men zich richt op diensten die zich voegen in de bestaande gemeenschappen. Zo zal een nieuw netwerk van *coffee-shops* en *houseparties* wellicht lucratief zijn voor de Duitse markt, maar dit lijkt verder weinig perspectiefvol.

Dit motto speelt ook bij de Groene Basis en de Bedrijven op twee Benen een zekere rol, bijvoorbeeld waar het gaat om toegankelijkheid van het land voor recreatie. Zelfbewuste Samenwerking is in de netwerksamenleving wellicht voor elk bedrijf noodzaak. Het komt het sterkst tot uitdrukking in Groene Basis (binnen de landbouwketen) en Nieuwe Netwerken (stad-land-samenwerking). Als de Bedrijven op twee



Benen intensiever gaan samenwerken schuiven ze in feite geleidelijk in de richting van deze strategieën.

Pluriform is de norm, maar niet alles kan overal

Met de beschreven strategieën voor plattelandontwikkeling in het hoofd is de vraag hoe deze ontwikkelingen zich in de ruimte kunnen manifesteren. Wat kan waar het beste? Dit hangt af van factoren als de ligging ten opzichte van stad of dorp, bijzondere landschappelijke waarden, waterwegen of verkeerswegen. In vier kanskaarten hebben we weergegeven waar ruimtelijk gezien de beste kansen liggen voor elk van de strategieën. Voor ondernemers is het van belang om deze gegevens te betrekken in hun toekomstplannen.

Het volgende punt is welke houding de overheid gaat innemen ten aanzien van de strategieën. Onze visie is dat de overheid strategieën zou moeten bevorderen die bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de streek en aansluiten bij de sociaal-culturele context.

Wereldmarktlandbouw voldoet daar onvoldoende aan. De overheid kan zich hier beperken tot het stellen van randvoorwaarden en het aanwijzen van geschikte zones, vergelijkbaar met de benadering voor andere grootschalige vestigingen.

Voor de overige strategieën kan planologisch meer vrijheid geboden worden. Met thema- of gebiedsgericht stimuleringsbeleid kan een verschuiving in gang gezet worden om beter aan te sluiten bij maatschappelijke behoeften en ruimtelijke kwaliteit.

Gewenste verschuivingen

We hebben een inschatting gemaakt van veranderingen in het gebruik en beheer van de grond door de verschillende bedrijfsstrategieën, zoals dat zonder gerichte stimulering gaat optreden. Daarnaast geven we de gewenste verschuiving aan.

Het gewenste beeld is dat van strategieën in samenhang. Daarin is de groene basis de grootste beheerder in de groene ruimte. De bedrijven op twee benen en de nieuwe netwerken profiteren van de omgevingskwaliteiten die dit oplevert. De wereldmarktlandbouw specialiseert zich verder en concentreert zich in een beperkt aantal niet-grondgebonden bedrijven op puntlocaties in daarvoor geschikte zones.

Organisatie van verandering

Veranderingen in de richting van dit wensbeeld vragen niet in de eerste plaats om inrichtingsmaatregelen. Het gaat vooral om het organiseren en mobiliseren van mensen en hun kennis, middelen, grond en experimenten.

Mensen: samenwerking tussen bedrijven, maar ook tussen overheid, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen, is cruciaal voor succesvolle ontwikkeling van nieuwe economische dragers en vernieuwingen binnen de landbouwketen.⁵ Landstad Deventer kan nieuwe (kennis)netwerken rond thema's als landbouw en zorgzaam wonen, landbouw en plattelandstoerisme, landbouw en waterbeheer of regionale kwaliteitskringen initiëren en ondersteunen. Kennismakelaars in het gebied kunnen excursies, bedrijfsbezoeken of studiedagen organiseren en de informatie-uitwisseling op gang houden met websites, mailings en ontmoetingen. Ook bestaande initiatieven die bijdragen aan de gewenste verschuivingen verdienen meer structurele ondersteuning.

Middelen: De Groene Basis komt onvoldoende van de grond onder andere vanwege het ontbreken van (zekerheid over) vergoedingen voor omgevingsbeheer. Behalve consistent overheidsbeleid op dit punt zijn ook andere mogelijkheden denkbaar om op regionale schaal geld te organiseren. Zowel bedrijven als particulieren zijn in toenemende mate bereid financieel bij te dragen aan regionale groene kwaliteiten. Een voorwaarde is een betrouwbare en geaccepteerde instelling (bijvoorbeeld een publiek-privaat 'groenfonds') die in- en uitgaande budgetten organiseert, beheert en controleert.

Grond: Ook beschikbaarheid van grond op goede locaties is van belang voor een verschuiving richting Groene Basis. De discussie over grondpolitiek woedt momenteel weer in alle hevigheid. Onafhankelijk van de uitkomst hiervan kan worden bezien of ook op regionaal niveau een beherende en/of bemiddelende instelling in het leven kan worden geroepen. De bijzondere situatie in Landstad Deventer waar de Stichting IJssellandschap veel grond in eigendom heeft, biedt kansen. In een open gedachtewisseling tussen de Stichting, overheden, belangenorganisaties, boeren en andere betrokkenen kan men bezien of van hieruit een vernieuwde vorm kan ontstaan, die aansluit bij de behoeften van boeren en samenleving. Een koppeling met elementen uit het eerder genoemde groenfonds is ook het onderzoeken waard.

Experimenten: Vanuit de ideëenmachine van Landstad Deventer zijn thema's of concrete gebieden af te leiden die zich lenen voor een experimentele aanpak. Betrokkenen vanuit het gebied, overheden en maatschappelijke organisaties brengen hun kennis in een proces van gezamenlijk ontwerp. Dit is een beproefde methode om tot vernieuwende en haalbare uitvoeringsprojecten te komen.⁶

Voordeel van het predikaat experiment is dat precedentwerking wordt voorkomen. Experimenten hebben het risico dat het niet goed uitpakt. Maar gebeurt dat onder het reguliere beleid nooit? Risico's kunnen

worden beperkt door een goede ondersteuning met (haalbaarheids) onderzoeken en procesbegeleiding. Essentieel voor experimenten is wederzijds vertrouwen, een gedeelde visie over de ontwikkelingsrichting en beleidsruimte. Succesvolle experimenten betekenen een krachtige impuls voor beleidsvernieuwing en gebiedsvernieuwing. Ze zijn daarmee belangrijke ankers voor verandering.

Noten

- 1 Ofman, D., Bezieling en kwaliteit in organisaties, 1992.
- 2 Verkaik, A.P. Uitdagingen en concepten voor toekomstig landbouwkennisbeleid. NRLO, Den Haag, 1997.
- 3 Berg, L. van den, et al., Boeren met meer zicht op de stad? Een verkenning met een negental boeren en tuinders in het gebied Zoetermeer Zuidplas van hun mogelijkheden met stadslandbouw. Alterra, Wageningen, 2000.
- 4 Hassink, J. en G. Trip, Landbouw en zorg loont. Bedrijfs-

economische analyse van verschillende bedrijfsopzetten voor zorgboerderijen. Wetenschapswinkel Wageningen UR, Wageningen, 2000.

5 Dammers, E. et al., Innoveren en leren - Kennismanagement en plattelandsvernieuwing. NRLO, Den Haag, 1999.

6 Zie noot 5.

Literatuur

Frouws, J. en R. van Broekhuizen, Ontwikkelingen in de Nederlandse veehouderij; een verkenning van beleid, markt, technologie en actoren. Rathenau Instituut, Den Haag, 2000.

Jonge, J. de, Meten met drie maten; Discussienotitie landbouwverkenning Noord-Brabant 2050. DLO-Staring Centrum 1998.

Vereijken, P.H., C. Hermans en H. Naeff. Multifunctioneel landgebruik; gebiedsverkenning vanuit een dualistische plattelandsvisie. Alterra, Wageningen, 2000.

Karaktereigenschappen Landstad Deventer

Aan het begin van het onderzoekstraject hebben we op basis van beschikbare gegevens en het verslag van de eerste ronde streekgesprekken een analyse uitgevoerd naar de sterkten en zwakten, kansen en bedreigingen (SWOT). Aspecten die betrekking hebben op de cultuur van het gebied leverden 'karaktereigenschappen' op die als kracht dan wel zwakte konden worden beoordeeld vanuit de doelstelling van sociaal-economische ontwikkeling. Zo kan bijvoorbeeld zelfbewustzijn als kracht worden betiteld, zelfgenoegzaamheid echter als zwakte. Confrontatie van eigenschappen met (externe) kansen en bedreigingen liet zien, dat juist deze cultuuraspecten van groot belang waren om kansen te benutten of bedreigingen het hoofd te bieden. De eerste observaties werden bevestigd in de volgende rondes streekgesprekken. Reden te meer om aan die cultuuraspecten voldoende aandacht te besteden.

Bij nadere beschouwing van de sterkten en zwakten bleken de karaktereigenschappen vaak paarsgewijs te koppelen. Dit zette ons op het spoor van de methode van kernkwadranten, door Ofman¹ uitgewerkt voor personen of organisatieculturen.

Kernkwaliteit (kracht)	Valkuil (zwakte)
Allergie	Uitdaging

Deze methode gaat ervan uit dat een kracht (kernkwaliteit) of een zwakte veelal dezelfde oorsprong hebben, waarbij een zwakte (de valkuil) in feite een doorgeschoten kernkwaliteit is. Door spiegeling van de zwakte naar het tegenovergestelde, maar dan positief geformuleerd, komt de uitdaging in beeld. Het overdrijven van deze uitdaging levert vervolgens de allergie op van de betreffende persoon, organisatie of in ons geval de mensen in het gebied.

Positieve cultuurverandering kan optreden door verbinding van de kernkwaliteit aan de uitdaging. Voor Landstad Deventer leverde dit de volgende kwadranten op, met als resultaat een motto dat de gewenste ontwikkeling weergeeft.

Binding met de historie Alles moet op de schop	Conservatisme Veranderingsgezind	Verankerde verandering (v.b. Stichting Stadsherstel Deventer)
Gemeenschapszin, noaberschap Overspoeld door externe invloeden	Gesloten voor buitenstaanders Gastvrijheid	Gastvrije gemeenschappen (v.b. Deventer Boekenmarkt)
Zelfbewust, tevreden met situatie Afhankelijkheid van anderen	Zich-zelf-genoeg, zelfgenoegzaam Ontvankelijk voor samenwerking	(Zelf-)Bewuste samenwerking (v.b. Issala Tuinpad Overijssel)

Deze motto's hebben een wezenlijke rol gespeeld bij de verdere visievorming en selectie van voorstellen.

Robert de Koning
H+N+S
Landschapsarchitecten,
Utrecht

In de visie van H+N+S landschapsarchitecten op de ruimtelijke toekomst van Landstad Deventer, spelen drie thema's een belangrijke rol: water, landbouw en de verhouding tussen het IJssellandschap en het Sallandse zandgebied. De koers van het plan wordt bepaald door welke keuzen er binnen de drie thema's worden gemaakt. De keuzeruimte is te typeren aan de hand van bandbreedtes.

Koers

Met de keuzen voor het toekomstige watersysteem wordt het toekomstperspectief op hoofdlijnen vastgelegd. Gezocht is naar mogelijkheden om de inlaat van IJsselwater te verminderen. Dat kan door in een deel van het gebied de invloed de kwelwater zorgvuldiger te benutten en meer dynamiek in het watersysteem te accepteren. Niet om terug te keren naar de situatie van de jaren '50, waarin grote delen 's winters blank stonden. Maar wel om nieuwe natuur- en landschappelijke waarden te ontwikkelen die ook voor recreatie en wonen interessante perspectieven kunnen bieden. Op deze wijze zijn er vier deelgebieden te onderscheiden met elk een eigen karakter en eigen gebruiksmogelijkheden.



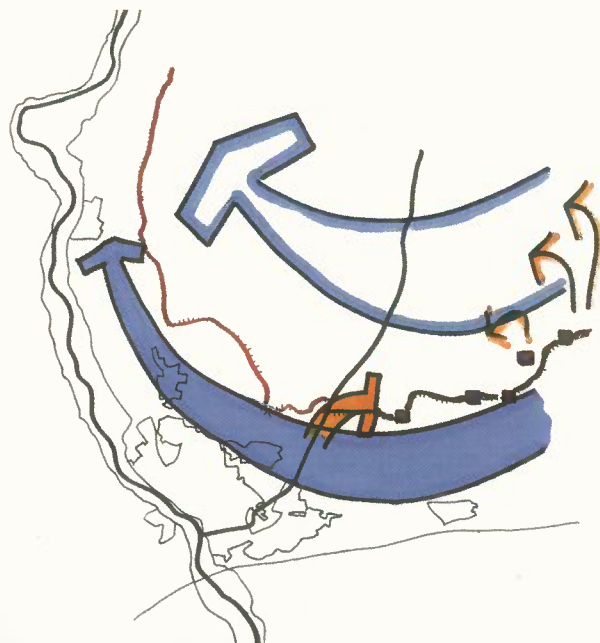
Water: kiezen voor 'natuurlijker' watersystemen (links) of optimaliseren van het sterk gemanipuleerde waterregime



Landbouw: kansen voor een hoog-productieve landbouw of een landbouw die sterk verweven is met andere functies in het gebied.



IJssel/Salland: de winterdijk als scherpe grens tussen beide landschapstypen, of juist zoeken naar verbindingen en integratie.

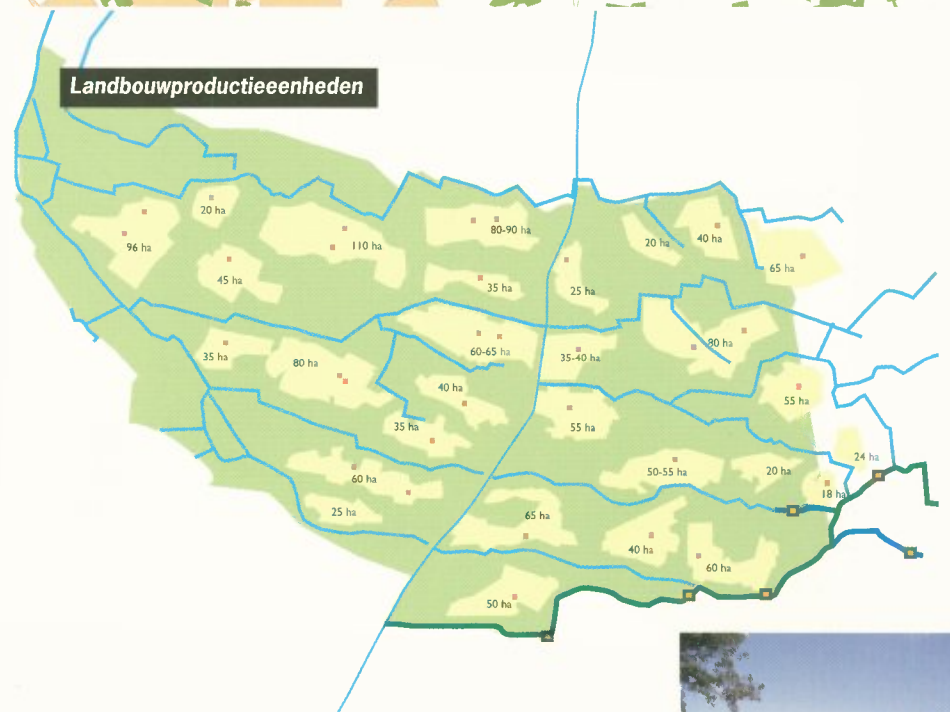


Zone van de Soestwetering

De Zone van de Soestwetering vormt de kern van het nieuwe agrarische cultuurlandschap. Ondanks de onzekere toekomst van de landbouw wordt de stelling ingenomen dat de landbouw zich op verschillende manieren moet kunnen ontwikkelen. In de landbouwontwikkelingsgebieden zijn vrijere mogelijkheden voor de melkveehouderij en de varkensbedrijven. Burgerbebouwing krijgt hier te maken met stringente beperkingen. In de verweingsgebieden krijgt burgerbebouwing meer ruimte naast een landbouw die gericht zal zijn op een verbrede doelstelling. Dit leidt tot een tweedeling in het agrarisch gebied.



Ruimtelijke tweedeling



Landbouwproductieeenheden

Landbouwontwikkelingsgebied

- differentiëren milieuwetgeving
- innovatie van stalsystemen
- varkenshouderij samen met extensieve - melkveehouderij
- aaneengesloten gebruikseenheden van 50-80 hectare

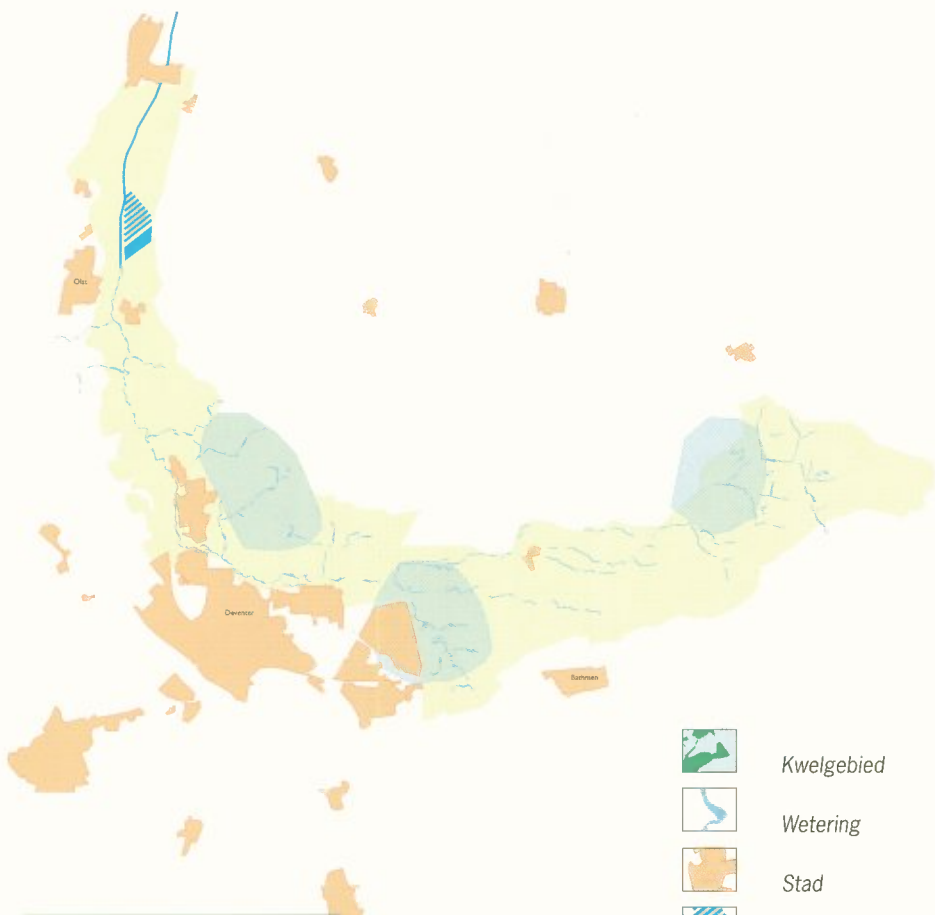
Verweingsgebieden

- verbrede landbouw
- extra investeringen in de ruimtelijke kwaliteit
- hergebruik van agrarische bedrijfsgebouwen en - bescheiden nieuwbouw
- ruimte voor kleinschalige waterrecreatie



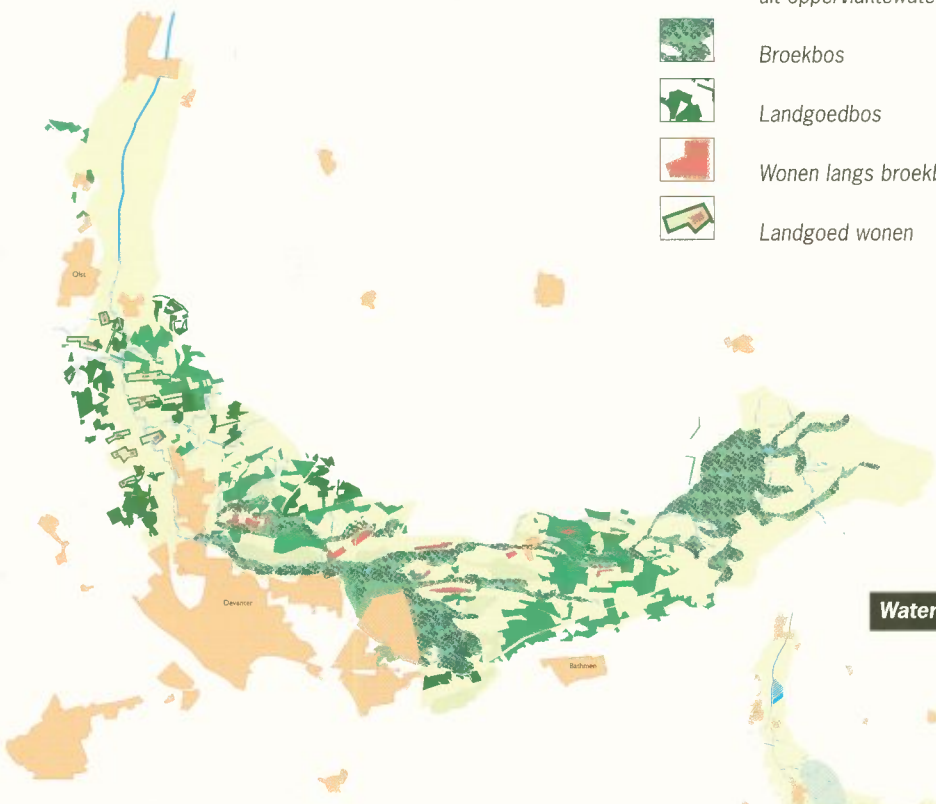
Zone van de Zandwetering

In de nabijheid van de Zandwetering van Okkenbroek tot Olst liggen de beste ecologische ontwikkelingskansen en daarom wordt juist hier een meer natuurlijk watersysteem nagestreefd. Drinkwaterwinning in de schone kwelwatergebieden wordt verminderd en meer 'benedenstrooms' verplaatst. In deze zone moeten de functies zich aanpassen aan de 'natuurlijker' watersituatie (iets droger in de zomer en iets natter in de winter). De Zandwetering is de ruimtelijke drager omdat hier enkele bijzondere kwelwatergebieden in de nabijheid liggen. Een kleinschalig landbouwlandschap afgewisseld met broekbossen biedt hier een prachtig decor voor de ontwikkeling van nieuwe recreatienetwerken voor wandelaar en fietser en voor een bescheiden woonfunctie.



-  Kwelgebied
-  Wetering
-  Stad
-  Drinkwaterwinning uit oppervlaktewater
-  Broekbos
-  Landgoedbos
-  Wonen langs broekbos
-  Landgoed wonen

Zandwetering water

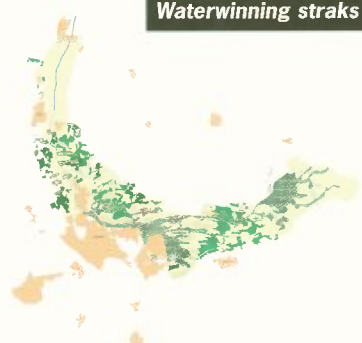


Zandwetering natuur



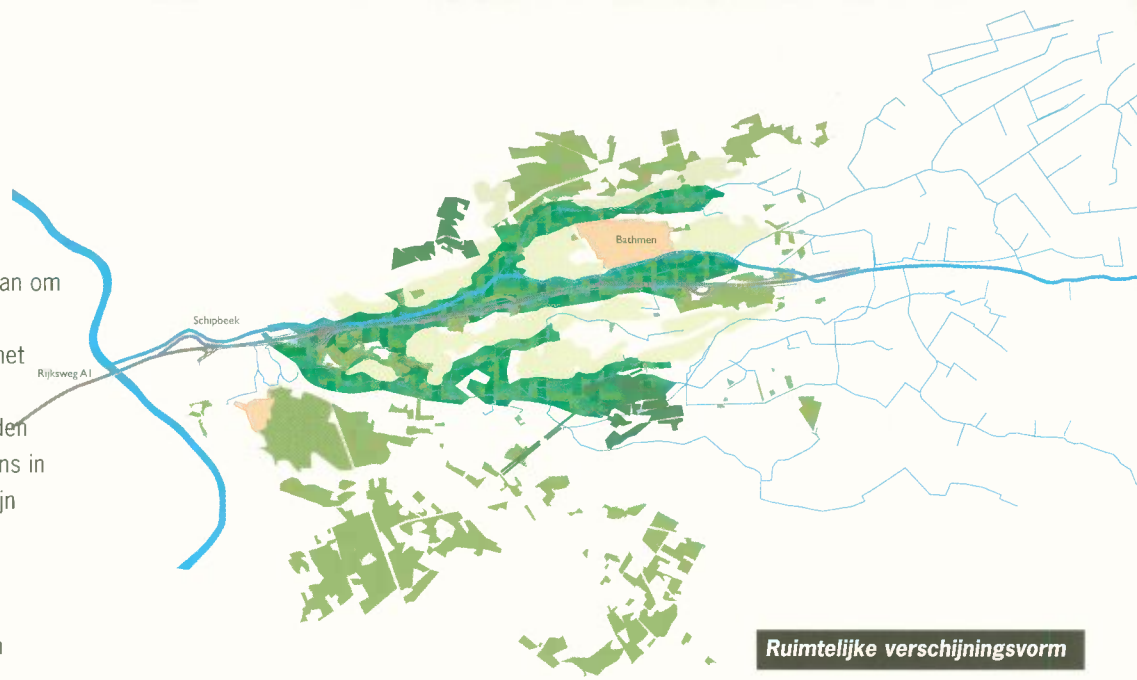
Waterwinning nu

Waterwinning straks



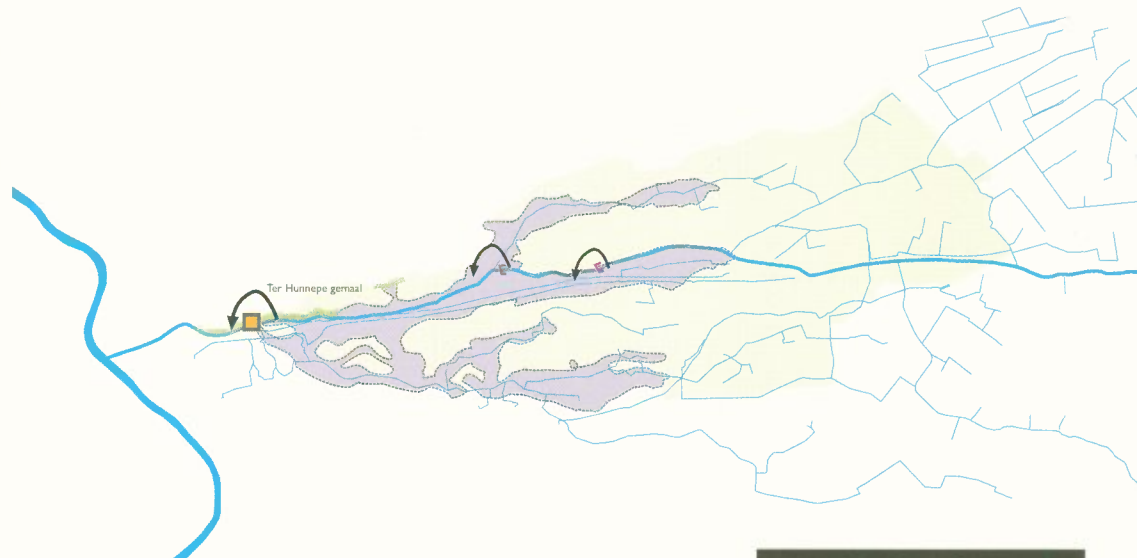
Zone van de Schipbeek

Langs de Schipbeek en de Spildijkse Waterleiding wordt aan de vraag voldaan om meer ruimte voor waterberging in calamiteuze situaties te realiseren. In het laaggelegen beekdal wordt nieuw bos aangeplant en worden enkele bescheiden wooneilanden aangelegd. Hier mag eens in de 20-100 jaar de Schipbeek buiten zijn oevers treden. Aanwijzing van het calamiteitengebied maakt nieuwe grootschalige stedelijke ontwikkeling onmogelijk en houdt het gebied tussen Deventer en Bathmen groen.

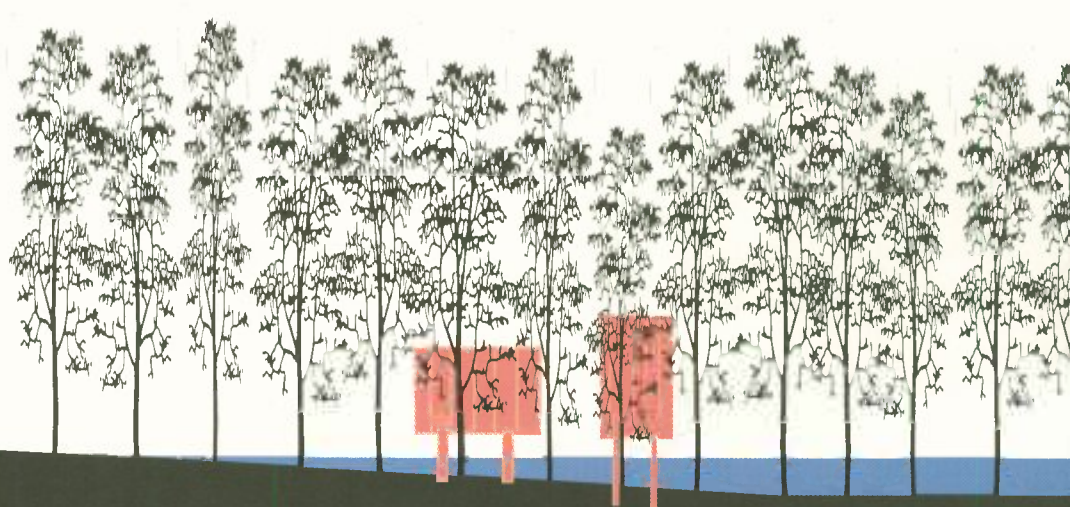


Ruimtelijke verschijningsvorm

- Stad 
- Bestaand bos 
- Landgoed 
- Populieren plantage 
- Enken (hogere cultuurgronden) 
- Nieuwe kade 
- 8,5+NAP 
- Gemaal 
- Stuw 





Calamiteitentechniek





IJsselzone

Dit plan wil tot een betere integratie komen van de IJsselzone met zijn omgeving. Daarvoor moeten drie zaken worden opgelost: 1. De door Rijkswaterstaat gevoelde noodzaak om alle ruimte tussen de winterdijken rivierkundig maximaal te benutten, leidt eerder tot een ongewenste ruimtelijke en functionele scheiding ten opzichte van de omgeving, dan tot integratie. 2. Opheffen van Deventer als rivierkundig knelpunt. 3. Opheffen van de scherpe grens die de IJsseldijk nu vormt tussen Deventer en Olst. Deventer krijgt met een nevengeul om de stadslanden ruimte voor een nieuw wooneiland. Nabij Welsum wordt een zoekgebied voor waterretentie gecombineerd met natuurontwikkeling, ontzanding en woonmilieus. Aan de oostoever wordt de op de dijk gesitueerde provinciale weg N 337 niet meer dóór Olst maar óm Olst geleid. Hierdoor kunnen de uiterwaarden als een echte buitentuin van Olst gezien worden en bovendien wordt de huidige onveilige verkeerssituatie op de dijk verbeterd.

-  Knelpunt doorstroming
-  Mogelijke retentiegebieden

-  Bestaande dijk
-  Bestaande uiterwaard
-  Mogelijk nieuw retentiegebied
-  Nevengeul
-  Nieuwe dijk
-  Nieuwe uiterwaard
-  Pontje





Bepanting 1911



Bepanting nu



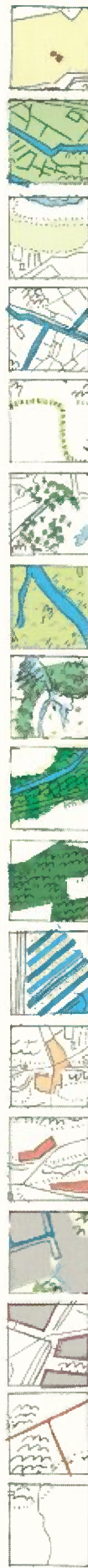
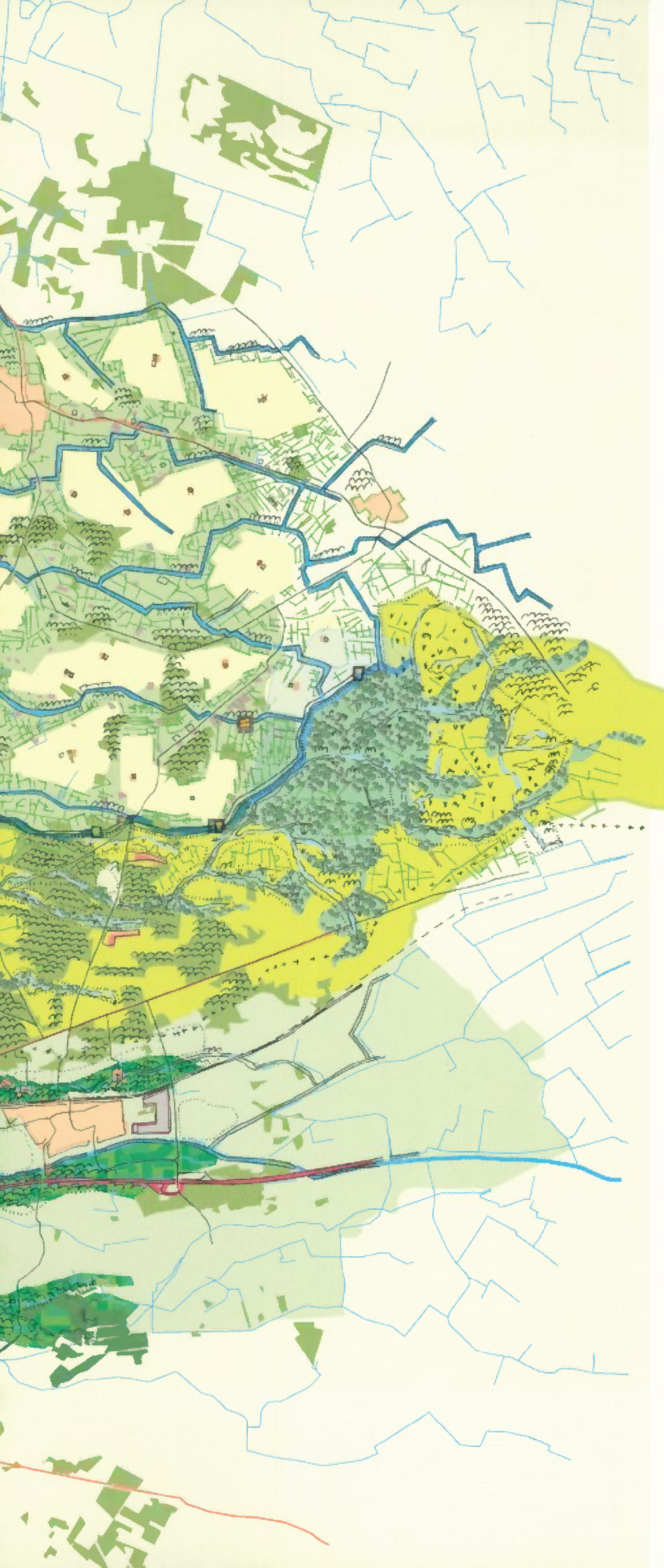
Bepanting in de toekomst

Resumé

Een kaartuitsnede van ± 6 bij 10 km laat zien dat de voorstellen een (deels) nieuw robuust beplantingsnetwerk op zal leveren, dat bovendien goed past in de ontwikkelingsreeks vanaf het begin van deze eeuw. Ook het lokale recreatienetwerk zal hier profijt van hebben. Door zorgvuldig de overgebleven onverharde paden te koppelen met het netwerk van schouwpaden en insteekweggetjes in de uiterwaarden, ontstaat een fijnmazig en aantrekkelijk recreatienetwerk voor fietsers en wandelaars.







- Landbouw, hoog productief
- Landbouw, regulier met beperkingen
- Aangepaste landbouw
- Waterloop
- Dijk/kade
- Moeras
- Uiterwaard
- Broekbos
- Productiebos
- Landgoedbos
- Water (oppervlaktewater infiltratie)
- Wonen bestaand
- Wonen nieuw
- Werken bestaand
- Werken nieuw
- Regionale weg
- Lokale weg

mei 2009

**Overzichtsk kaart
'Stromen in Landstad Deventer'**



En kleurrijke street art

RECENSIES

Gemeentelijke vastgoed-informatievoorziening en regelgeving

Marcel Rietdijk

Delft University Press, 2000

ISBN 90 407 2036 3

274 blz., prijs f 100,-

'Tussen droom en daad staan wetten in de weg en praktische bezwaren.' Met dit citaat van Willem Elsschot begint Marcel Rietdijk op een zeer treffende manier zijn proefschrift. Zijn promotieonderzoek heeft als 'droom' de integrale gemeentelijke vastgoed-informatievoorziening, als 'daad' een onvoldoende vormgegeven gemeentelijke vastgoed-informatievoorziening en gaat over de 'wetten en praktische bezwaren' die zijn droom in de weg staan: in het proefschrift staat de vraag centraal welke bestuurlijk-juridische knelpunten voor de ontwikkeling van een integrale gemeentelijke vastgoed-informatie voortvloeien uit de daarop betrekking hebbende bestaande wettelijke regelingen.

Het proefschrift bestaat uit een tiental hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk definieert Rietdijk de probleemstelling van het promotieonderzoek en schetst hij de onderzoeksopzet. De zojuist geschetste probleemstelling deelt hij op in een viertal onderzoeksvragen, te weten:

- Op grond van welke gemeentelijke taken die voortvloeien uit bestaande wettelijke regelingen ontstaat er vraag naar en/of aanbod van vastgoed-gegevens?
- Welke elementen van de gemeentelijke vastgoed-informatievoorziening worden in bestaande wettelijke regelingen geregeld?
- Welke knelpunten en tekortkomingen in de bestaande wettelijke regelingen ten aanzien van de gemeentelijke vastgoed-informatievoorziening kunnen worden geconstateerd?
- Welke verbeteringen kunnen, uitgaande van de geconstateerde knelpunten en tekortkomingen, in de regelgeving worden aangebracht om het sturend karakter hiervan te vergroten?

Om deze vragen te beantwoorden, deelt hij zijn onderzoek in drie verschillende delen. Ten eerste een inventarisatie en analyse van de bestaande regelgeving, als tweede een empirisch onderzoek en tenslotte een analyse van de geconstateerde knelpunten en het aandragen van mogelijke oplossingsrichtingen hiervoor. Het onderzoek is geordend volgens een vijftal gemeentelijke beleidsvelden, te weten belastingen, milieubeheer, ruimtelijke ordening en grondbeleid, bouwen en wonen en tenslotte beheer van de openbare ruimte.

Bestaande regelgeving

De inventarisatie en analyse van de bestaande regelgeving benadert Rietdijk vanuit drie verschillende invalshoeken die tevens elk op zichzelf een hoofdstuk vormen: bestuurlijk-juridische benadering (hoofdstuk 2), informatiekundige benadering (hoofdstuk 3) en bestuurlijk-informatische benadering (hoofdstukken 4 en 5). In deze hoofdstukken geeft hij een zeer grondige en gedetailleerde beschrijving van de ontwikkeling van gemeenten en de verhouding tussen gemeenten en de centrale overheid, regelgeving op het gebied van vastgoed-informatie, de (vastgoed-) informatievoorziening, het overheids-informatievoorzieningsbeleid en analyseert hij uitvoerig de vastgoedbepalingen uit verschillende wetten. Rietdijk concludeert uit de analyse van de bestaande regelgeving dat deze regelgeving ten aanzien van de gemeentelijke vastgoed-informatievoorziening wordt gekarakteriseerd als onvolledig, ondoeltreffend en ondoelmatig.

Empirisch onderzoek

Voor het beschrijven van het empirisch onderzoek heeft Rietdijk een drietal hoofdstukken nodig. In hoofdstuk 6 beschrijft hij de gekozen onderzoeksvorm voor het empirisch onderzoek en de opzet en uitvoering van het onderzoek. Hoofdstuk 7 geeft vervolgens een zeer gedetailleerd overzicht van wettelijke taken en bijbehorende vastgoed-informatie

binnen de gemeenten. In hoofdstuk 8 tenslotte beschrijft hij coördinatie-mechanismen binnen de gemeentelijke vastgoed-informatievoorziening en trekt hij conclusies uit het empirisch onderzoek. In het empirisch onderzoek is nagegaan op welke wijze in de gemeentelijke praktijk aan de uitvoering van de getraceerde wettelijke bepalingen vorm wordt gegeven. Hiertoe heeft Rietdijk middels een *case study*-benadering een uitgebreid onderzoek uitgevoerd binnen een zevental gemeenten die varieerden in zowel gemeentegrootte als mate van stedelijkheid. Dit leverde een aantal constatering op ten aanzien van gemeentelijke taken en vastgoed-gegevens enerzijds en de regeling van elementen van de gemeentelijke vastgoed-informatievoorziening anderzijds. Eén van de bevindingen uit het empirisch onderzoek is dat in alle gemeenten, zowel groot als klein, de wettelijk geregelde taken op min of meer dezelfde wijze worden uitgevoerd, zodat ook de informatievoorziening ten aanzien van deze verschillende wettelijke taken veel overeenkomsten vertoont.

De belangrijkste conclusies uit het empirisch onderzoek zijn:

- voor de ondersteuning van wettelijk geregelde taken worden veelal afzonderlijke registraties opgezet die sterk procedureel en beheersmatig van karakter zijn. Hierdoor leiden deze registraties tot eilandautomatisering, hetgeen gegevensuitwisseling tussen de verschillende registraties belemmert;
- de enkele wel wettelijk geregelde registraties functioneren in belangrijke mate niet in overeenstemming met het bepaalde in wettelijke regelingen. Dit wordt mede veroorzaakt door het feit dat de wettelijk geregelde registraties niet goed aansluiten op de werkprocessen van de afdeling;
- gedetailleerde en verouderde regelgeving belemmert de mogelijkheid tot gebruikmaking van moderne technieken zoals verbeterde mogelijkheden tot ruimtelijke presentatie van gegevens, het uitvoeren van analyses



en het koppelen van administratieve en geometrische gegevens;

- in wettelijke regelingen opgenomen objectdefinities worden wel gebruikt ten behoeve van de taakuitoefening, maar het belang van deze definities bij het opzetten van registraties wordt niet in alle gevallen onderkend;
- wettelijk geregelde gegevensuitwisselingen functioneren in belangrijke mate zoals die zijn vastgelegd in de bijbehorende regelingen, mede omdat aan het niet nakomen van deze regelingen veelal (financiële) consequenties zijn verbonden;
- door het procedurele karakter van de meeste registraties komt de informatievoorziening aan de burger en de bestuurlijke informatievoorziening slechts moeizaam van de grond;
- de toegankelijkheid van de diverse registraties laat sterk te wensen over. Hierdoor worden burgers en bedrijven gedwongen om langs vele loketten te winkelen.

Oplossingsrichtingen

In hoofdstuk 9 maakt Rietdijk de confrontatie tussen theorie en empirie. Hij komt hier met de belangrijkste knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen op basis van sturingsinstrumenten. De knelpunten die hij vanuit het theoretisch gedeelte en het empirisch gedeelte van zijn onderzoek heeft waargenomen, classificeert hij in vier groepen.

- Ondanks de verplichting hiertoe in het Besluit IVR 1990 ontbreekt het in de meeste wettelijke regelingen bij het toekennen van taken in het algemeen aan aandacht voor de daarbij behorende informatievoorziening;
- De regelgeving die zich richt op informatievoorziening heeft sterk het karakter van op specifieke registraties en gegevensuitwisseling gerichte regelgeving. Er wordt niet zozeer een element van de informatievoorziening geregeld, maar er wordt de taak opgedragen om een bepaalde specifieke registratie bij te houden dan wel gegevens uit te wisselen;
- De diverse wettelijk voorgeschreven terinzageleggingen en registraties functioneren niet of nauwelijks. Er ontstaat een naar toepassingen gefragmenteerde in plaats van

integrale informatieverstrekking in de richting van burgers en bedrijven.

- Het ontbreekt aan een goede ontsluiting van in bestanden vastgelegde gegevens. Er bestaat voor gemeenten geen wettelijke regeling ten aanzien van vastgoed-identificatiegegevens. Als mogelijke oplossingsrichting stelt Rietdijk dat sturing door de centrale overheid noodzakelijk is met name voor knelpunten vanuit de optiek van dienstverlening aan burgers en bedrijven. Hij ziet een dergelijke sturing als 'wettelijk geconditioneerde zelfregulering'. Hij stelt voor zowel een regeling voor de gemeentelijke basisvoorziening vastgoedinformatie als een regeling voor een gemeentelijk vastgoedinformatieloket tot stand te brengen. Daarnaast geeft hij aan dat instrumenten moeten worden ingezet die het naleven van de voorgestelde wettelijke regeling bevorderen. Rietdijk denkt hierbij met name aan financiële instrumenten als stimulans en achtervangregeling. Hiermee wordt dan beoogd gemeenten aan te sporen op een actieve wijze te werken aan het opzetten van een basisvoorziening vastgoedinformatie en een vastgoedinformatieloket.

Verdediging

Op 27 maart jongstleden heeft de verdediging van het proefschrift ten overstaan van de promotiecommissie plaatsgevonden. Een korte impressie van de onderwerpen die tijdens deze verdediging aan bod kwamen. Prof.dr. H.F.L. Ottens van de Universiteit Utrecht was als eerste aan de beurt. Hij vroeg zich af waar in de empirische analyse ruimte was geweest voor de burger en het bedrijfsleven als gebruikers van vastgoedinformatie. Zeker omdat Rietdijk in het begin van zijn proefschrift aangeeft bijzondere aandacht aan de burger te besteden en tegen het einde van zijn proefschrift de conclusie trekt dat gemeenten te kampen hebben met een gebrekkige dienstverlening. Rietdijk verdedigde deze stelling met een tweetal argumenten. Ten eerste verwees hij naar het onderzoek van het afgelopen jaar naar burgers en vraagpatronen. Hieruit blijkt de behoefte van burgers aan vastgoedgegevens. Ten tweede is

tijdens de *case study* wel degelijk onderzoek besteed aan de burger. Hij heeft vragen gesteld omtrent de uitvoer van het proces waarin het aspect van boze en teleurgestelde burgers aan het licht kwam. Rietdijk vindt de burger belangrijk, de overheid neemt immers beslissingen over wel en wee van de burger. Dit is de reden dat de informatievoorziening helder en toegankelijk moet zijn. De wenselijke oplossingsrichting vanuit het perspectief van de burger en vanuit dat van een integrale benadering sluiten volgens Rietdijk op elkaar aan.

De volgende vragensteller was prof.dr. T.M.A. Bemelmans van de Technische Universiteit Eindhoven. Hij stelde Rietdijk meerdere vragen. Met name het feit dat Rietdijk zelfregulering aanbeveelt in plaats van landelijk geuniformeerde definitie/identificatie van 'gebouw' vindt Bemelmans erg optimistisch. Daarnaast verbaast hij zich over het feit dat Rietdijk niet pleit voor een eenduidige definitie van gebouwen. Rietdijk verdedigt zich door te zeggen dat een aantal definities reeds landelijk geregeld zijn, maar niet worden nageleefd omdat onvoldoende wordt aangesloten op de bedrijfsvoering binnen gemeenten. Een uniforme definitie of identificatie is volgens Rietdijk gedoemd niet te werken. Hij stelt daarom randvoorwaarden voor die door gemeenten dienen te worden ingevuld, en vindt dat hij daarmee niet optimistisch is maar realistisch. Wat betreft de gebouwenregistratie denkt hij dat door verschillen tussen gemeenten onderling het onmogelijk is om te komen tot een unieke identificatie. Indien de verschillende identificaties onderling relateerbaar zijn lijkt er niets aan de hand. Bemelmans reageert op deze verdediging met de opmerking dat hij het eens is met het aanpassen aan de gemeentelijke bedrijfsvoering. Toch lijkt landelijk uniforme definitie hem handig, en geeft als voorbeeld het perceel als identificatie in de kadastrale registratie. Rietdijk geeft aan dat het bij gemeentelijke vastgoed-informatie niet zo eenduidig ligt. Vervolgens vroeg prof. drs. B.K. Brus-

saard van de Technische Universiteit Delft zich af of de aanbevelingen voldoende onderbouwd zijn voor de gehele informatievoorziening. Hij vraagt zich ook af wat het nader onderzoek dat Rietdijk aan het eind van de conclusies in zijn proefschrift noemt, zou moeten inhouden. Rietdijk verdedigt zich met het feit dat zijn onderzoek zich beperkt tot vastgoed-informatie en het bestuurlijk niveau van de gemeenten. De aanbevelingen zijn niet zonder meer breder te trekken en gelden derhalve niet vanzelfsprekend voor de gehele overheidsinformatievoorziening. Toch is gemeentelijke vastgoedinformatievoorziening niet op zich zelfstaand te beschouwen. Daarnaast legt Rietdijk uit dat hij met nader onderzoek doelt op onderzoek naar in hoeverre de conclusies herkenbaar zijn binnen andere overheidsorganisaties en binnen andere informatieobjecten (bijvoorbeeld informatievoorziening rondom persoonsgegevens).

De volgende opponent, prof. mr. N.J.H. Huls van de Technische Universiteit Delft, sluit zich aan bij Bemelmans en vraagt zich af waarom Rietdijk zo optimistisch is over zelfregulering. Tevens vraagt hij zich af hoe het zit met aspecten zoals *privacy*-bescherming als alles aan zelfregulering wordt overgelaten. Rietdijk geeft aan dat gemeenten in toenemende mate gelijkwaardig opereren ten opzichte van andere grote spelers in het veld en hij daarom positief is ten aanzien van zelfregulering. Wat betreft de *privacy* verwijst hij naar art. 4 WOB en naar het feit dat op rijksniveau kaders moeten komen om publieke verantwoording te waarborgen.

Prof. dr. ir. M.J.M. Bogaerts van de Technische Universiteit Delft discussieerde met Rietdijk over diens stelling dat de liberalisering op het gebied van telecommunicatie en nutsvoorzieningen hoge eisen stelt aan betrokkenen in het geo-informatieveld om de snel uitdijende hoeveelheid kabel- en leidinggegevens kenbaar te maken. Met liberalisering bedoelt Rietdijk het vervallen van het overheidsmonopolie op de telecommarkt. Hij kan echter

geen nadere uitleg geven over de inhoud van telecomwetgeving, omdat dit niet meer binnen de datum van zijn onderzoek is gevallen. Hij heeft de stelling opgenomen teneinde een discussie op dit punt op gang te brengen.

Als laatste vragensteller was de promotor van Rietdijk, prof. mr. J. de Jong van de Technische Universiteit Delft aan de beurt. Zij ging nader in op de vraag van Bemelmans omtrent de gebouwenregistratie. In het licht van het programma Stroomlijning Basisgegevens van het Ministerie van Binnenlandse Zaken vraagt zij zich af wat het nut is van een gebouwenregistratie als deze niet landelijk uniform is? Rietdijk nuanceert deze vraag door zich af te vragen of een uniforme gebouwenregistratie überhaupt mogelijk is. De verschillende betrokkenen verstaan allemaal iets anders onder een gebouw. De afgelopen jaren is men er ondanks verwoede pogingen niet in geslaagd een eenduidige registratie op te zetten. Rietdijk concludeert daaruit dat het geven van een unieke definitie blijkbaar niet mogelijk is. Hij geeft aan dat **deel**definities bruikbaar zijn, mits ze onderling gerelateerd kunnen worden. Een gebouwenregistratie heeft alleen nut als duidelijk is wat daaronder wordt verstaan en als van tevoren helder is welk doel men met een dergelijke registratie beoogt en dit doel voor eenieder gelijk is.

Pluspunten

Zeer positief aan het proefschrift zijn de grondigheid waarmee het werk is verricht en de goede leesbaarheid van het geheel. Met name de historische weergave van de ontwikkeling van gemeenten is erg uitgebreid en zeer interessant om te lezen. Het geeft 'de gemeentelijke worsteling in de loop der jaren' goed weer. Tevens heeft Rietdijk zich zichtbaar verdiept in aangrenzende maar toch ook zeer verschillende wetenschappen, onder meer informatiekunde en bestuurskunde. Daarnaast heeft het onderzoek een zeer hoog juridisch gehalte, niet ongebruikelijk voor een geodetische promovendus maar toch zeker het vermelden waard.

Minpunten

Door de opgelopen vertraging aan het einde van het onderzoek bevat het proefschrift helaas niet de allernieuwste ontwikkelingen op het gebied van de vastgoedinformatievoorziening en daarmee samenhangende actualiteiten. Het onderzoek naar de wetgeving is begin '97 reeds afgerond waardoor belangrijke toevoegingen zoals de nieuwe *privacy*wetgeving, de nieuwe databankenwet en nieuwe telecomwetten er niet in zijn verwerkt. Daarnaast zijn de afgelopen jaren de ontwikkelingen met betrekking tot *e-government* (elektronische overheid) in een stroomversnelling geraakt. Hiervan is, evenals de ontwikkelingen op het gebied van informatiebeleid bij BZK, weinig terug te vinden in het proefschrift. Dit is wel verklaarbaar gezien het feit dat Rietdijk dit proefschrift twee jaar eerder gepland had gereed te hebben. Ieder zal begrijpen dat het onmogelijk is om een wervelend onderwerp als informatievoorziening continu *up to date* te houden. Had hij dat wel willen doen dan had hij meer dan de helft van zijn onderzoek moeten herschrijven. Een ander vraagpunt volgt uit de verdediging van Rietdijk omtrent de gebouwenregistratie. Wat bedoelt Rietdijk precies met zijn opmerking tijdens de verdediging dat het door verschillen tussen partijen, die bij de gebouwenregistratie betrokken zijn, onderling onmogelijk is om te komen tot een unieke identificatie? Bedoelt hij hiermee hetzelfde als zijn opmerking dat een eenduidige identificatie door tegenstrijdige wetgeving onmogelijk is? Het lijkt er eerder op dat hij wil aangeven dat het de verschillende belangen zijn waardoor een gebouwenregistratie niet van de grond komt, en niet zozeer tegenstrijdige wetgeving. Als hij dit werkelijk bedoelt dan moet hij dit (gevoelige) onderwerp ook durven aansnijden en er geen doekjes om winden.

(Yvette Pluijmers,
PricewaterhouseCoopers)

Amsterdams Arcadia. De ontdekking van het achterland

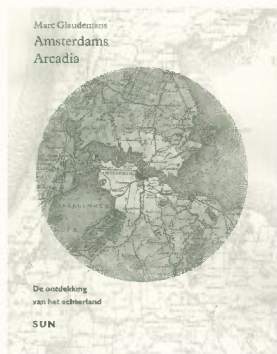
Marc Glaudemans

Nijmegen, SUN uitgeverij, 2000

(dissertatie)

ISBN 90 616 8587 7

200 blz., prijs f 29,50



In Nederland ontsnapt niemand aan de volte. De mooie plekjes die massaal voor ontspanning worden opgezocht, zijn ontsloten door drukke wegen waaraan bedrijven en woningen klitten. Intussen heeft het platteland zich van de natuur afgekeerd. Het ruimtegebruik staat op een omslagpunt, de term 'ruimtetwining' valt, alsof ruimte een delfstof is.

Dat de natuur in ons land maakwerk is en landschap een vorm van 'remaking', is onder architecten inmiddels gemeengoed. Sinds kort begint de tuin-kunst waaraan de 'making' van dit kunstwerk (voorzover het niet om civiele techniek gaat) te danken is, bekend te worden. Volgens *Buitenplaatsen* (jaarboek Monumentenzorg 1998), is ons land in Europa de voortrekker bij het organiseren van hun behoud, hetgeen zowel om historisch onderzoek als om het ontwerp van nieuwe functies en vormen vraagt. Recreatie hoort bij de stad. Het is een van haar vitale functies. Om de stad te begrijpen moet je dan ook 'het land' begrijpen. Dat is de betekenis van de dissertatie van Marc Glaudemans. Het land is geen tegenpool van de stad, ofschoon het de vlucht uit de drukte mogelijk maakt. Waar de (water-) wegen die de stad met de wereld verbinden het voorland zijn, vormen de weiden, akkers en bossen het achterland. Het achterland is meer dan de natuur en het platteland die er deel van uitmaken. Het is het landschap waarin de stad verschijnt, haar band met de kosmos.

De formules van het achterland is mobiliteit en recreatie, ze zijn op elkaar aangewezen. In de ontwikkeling van rijtuig naar auto en van trekschuit naar trein treedt echter een versnelling op die de trek naar buiten en het buitenverblijf tegenover elkaar stelt. De herwaardering van wandelen en fietsen lijkt uitdrukking te geven aan

het verlangen naar een zichtbaar verband van achterland en stad.

Amsterdams Arcadië is een multidisciplinaire studie: historisch, topografisch, letterkundig, filosofisch, maar toch vooral architectonisch.

Architectuur geldt als de wetenschap van de orde. Als Loos de architectuur het latijn van de metselaar noemt, zou Glaudemans haar het grieks noemen van de tuinman en de landmeter. Amsterdam greep in de zeventiende en vooral de achttiende eeuw bewust op de oudheid terug. Voorbij het clichématige decor ging het om wijsgerige en kunstzinnige navolging. De auteur onderzoekt hoe, meer nog dan het Romeinse villalandschap, de Griekse polis, met zijn burcht- en marktstad als stralend middelpunt en zijn tempels en tuinen als heilige tekens in de wijde omtrek, overeenkomt met het achterland dat Amsterdam als zijn vakantieland inrichtte. Hij noemt dit de *chora* en tekent hiervan een ellips waarin de stad een excentrische positie inneemt. Dit diagram sluit verstedelijking volgens het radiocentrische model van de compacte stad uit. De rangschikking van de buitenplaatsen rond Amsterdam, van de Plantage (Artis) tot de 'zegepralende' Vecht, van het 'heerlijk' Watergraafsmeer tot de Beemster 'lusthof', van de Haarlemertrekvaart tot de Kennemerduinen getuigt van een orde die dankbaar gebruikt maakt van de natuur.

Het boekwerk heeft de vorm van een gids met verhalen, gedichten, gezichten en kaarten. Het imiteert het genre van de *Arcadia*, dat zowel atlas als epos is. Het is een gids naar een vervlogen *Arcadië*, waar de natuur zowel een goddelijk gegeven als een menselijk ontwerp was: verzoend in één orde waarin bouwen rijmen heette en zich voltrok met het oog op lange tijden en grote ruimten.

Het boek bestrijdt de mening dat de stedelijke kijk op het platteland vooringenomen was, als zou de burger het harde werk op het land en de rampen van de natuur miskennen door er alleen bij mooi weer te spelevaren. De blik vanuit de stad op

het land trok een horizon om de natuur en de landbouw heen. Eenzijdige blik, maar wel een op een geheel. Het was de blik van de koopman die zich op zijn buitenplaats aan studie wijdde. Het boek verheldert de rol van de 'fysicotheologie' als ethiek van de vrije tijd. De *mercator sapiens* schiep met geleerden, wijsgeren en dichters een microkosmos, waarin hij spelenderwijs Gods schepping kon observeren en de menselijke deugden kon oefenen.

Van de buitenplaatsen van Amsterdam toont dit boek een fantastische collectie, maar het is geen catalogus. Het beschrijft niet de afzonderlijke objecten, maar de cultuur. De materiële cultuur van de buitenplaats wordt wel in functionele en technische zin aangeduid, maar eerst diepgaand geanalyseerd in haar poëtische uitspraken. De wetenschappelijke geometrie van droogmakerijen en trekvaarten behelste een orde die het 'hofdicht' pregnant verwoordde. Aan de wettelijke rechte op het ontgonnen vlak gaf de tuin een beschouwelijk kader, als het ware een zijsprong in het cartesiaanse raster. Zo kreeg geometrie reliëf en werd kennis ervaring. Herhaaldelijk verwijst de auteur naar Husserls fenomenologie, om de crisis van de verwijdering tussen de wetenschappelijke ordening van objecten en de affectieve perceptie van subjecten te begrijpen.

De inzet van het boek is de valse dichotomie van stad en land en de vormloosheid van suburbia. Het poneert de stad als kosmische orde en bezingt het territorium zonder enige territoriumdrift. De gastvrije 'territorium-stad' (Corboz) is de stad in ruime zin. Anders dan de stad in enge zin, reterritorialiseert ze de 'kosmos-stad' (Deleuze en Guattari) op die plekken waarin iets zou kunnen aanbreken van wat buiten het netwerk ligt, brokstukken van het paradijs. Nu planning 'remaking' heet en niet woningnood maar woongenot op de agenda staat, is het arcadische Nederland van twee eeuwen geleden uitdagend actueel. Beelden van de toekomst zijn rimpels in de tijd. Het

verleden laat zich ontplooiën door het terugplooiën van het ontwerp. Na anderhalve eeuw van stedenbouw en ruimtelijke ordening die op planologie is gestoeld, vertegenwoordigt de territorium-stad een 'terugwinbaar' principe. De hypothese van de *chora* vraagt om mondiale en transhistorische toetsingen die kunnen leiden tot zoiets als een architectonische geografie van de verstedelijking.

(Gijs Wallis de Vries)

De aanpak van interactief beleid: elke situatie is anders

Igno Pröpper en Deanneke Steenbeek
Uitgeverij Coutinho, Bussum, 1999.
ISBN 9062831672, 205 blz. f 34,50

Interactief beleid is populair bij alle overheden. Overal in Nederland worden interactieve projecten opgezet en uitgevoerd. Volgens de auteurs is de aanpak van dergelijke projecten meestal - nog steeds - weinig doordacht. Bij de initiatiefnemers tot interactieve beleidsprocessen bestaat eigenlijk op voorhand geen idee van de verschillende mogelijke werkwijzen en is er te weinig inzicht in mogelijkheden om de kans van slagen te vergroten. Dit boek beoogt daar inzicht in te geven. De centrale vraag is dan ook: in welke situatie is welke aanpak van interactief beleid geschikt? Het antwoord op deze vraag wordt gevonden in een afwegingskader. Dit is - geheel in de lijn van de interactieve aanpak - volgens de auteurs 'geen blauwdruk (...) geen standaardrecept voor succesvol interactief beleid (...) maar een manier van denken waardoor een aanpak succesvoller kan worden'. Het afwegingskader kan als leidraad gebruikt worden bij het ontwerpen, begeleiden en evalueren van een interactief proces. In het afwegingskader worden achtereenvolgens beschreven: de beleidssituatie, bestuursstijlen, de vraag bij welke beleidssituatie welke bestuursstijl past, de bouwstenen voor een interactieve beleidsaanpak en vuistregels voor het bepalen van de juiste aanpak in een beleidssituatie.

Dit boek is niet de eerste handreiking

voor interactief beleid, maar het is wel een van de eerste handreikingen die voor een breed publiek beschikbaar en leesbaar is. Het belangrijkste deel van het boek vind ik zelf de uitgebreide aandacht voor de 'voorwaarden voor interactief beleid'. Daarin staan duidelijke vuistregels voor het beantwoorden van de vraag: is er een meerwaarde als ik met dit beleidsvraagstuk interactief ga, of niet? Te vaak wordt interactief beleid gezien als een wondermiddel voor alles wat er met besluitvorming mis kan gaan. Dit boek is daar duidelijk over: dat is niet het geval. Een minder aansprekend punt van het boek vind ik de behandeling van het begrip bestuursstijl in relatie tot de interactieve aanpak. De auteurs wekken iets te gemakkelijk de indruk dat een bestuurlijke organisatie van bestuursstijl kan wisselen, zoals een beleidsadviseur van zijn of haar kleding, naar gelang de situatie erom vraagt. De ervaring leert echter dat een beperkt scala aan bestuursstijlen eerder een vast 'kenmerk' is van een organisatie. Het aanleren van een andere stijl vergt heel wat bloed, zweet en tranen. Daarmee rekening houdend, geeft het boek zeker houvast voor diegenen die interactief aan het werk moeten.

(Marice de Lange)

De aanpak van interactief beleid: elke situatie is anders

Igno Pröpper & Deanneke Steenbeek

UITGEVERIJ
COUTINHO

NIROV

NIROV

www.nirov.nl

Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting

Mr. D. Hudig-huis
Postbus 30833
2500 GV Den Haag
t (070) 3 028 484
f (070) 3 617 422
e nirov@nirov.nl
w <http://www.nirov.nl>

STIR-excursies

21 en 27 september, 12 oktober, 2 en 9 november 2000

Net als in 1999 organiseert het NIROV een vijftal excursies voor het programmateam STIR. Voor het eerste kunnen voorbeeldprojecten in uitvoering bezocht worden. De excursies vinden plaats vanaf half september tot en met begin november. Bezocht worden de projecten Sijtwende in Voorburg (21-9), de Dordtse Wand in Dordrecht (28-9), herhuisvesting in Schijndel (12-10), bedrijventerrein Fortuna in Sittard (2-11) en duurzame stedelijke vernieuwing in Mariënborg in Nijmegen (9-11).

Informatie:

Merle Bosschaart, t (070) 302 84 39

Expertmeeting Nota Landschapsbeeld

28 september 2000

De provincie Noord-Brabant heeft deze nota laten opstellen vanuit de behoefte het landschapsbeleid een nieuwe impuls te geven in relatie tot het nieuwe Streekplan en de Reconstructie Zandgronden. In dit studierapport wordt een methode van denken over landschap aangereikt: de Meervoudig Ruimtegebruik-methode. Deze methodiek benadert het landschap integraal. Tijdens deze expertmeeting wordt met professionals van gedachten gewisseld over de voorgestelde methodiek waarmee het landschap een kwaliteitsimpuls kan krijgen.

Locatie: Provinciehuis Den Bosch.

Informatie:

ir. Tjeerd de Boer t (070) 302 84 23

Leergang 'De nieuwe ontwikkelaar'

oktober 2000 - juni 2001

Het NIROV-Netwerk Bouwen en Wonen en Proper-Stok organiseren in samenwerking met van Nimwegen & Partners een unieke nieuwe leergang projectontwikkeling: 'De Nieuwe Ontwikkelaar'. Het vak van projectontwikkeling verandert snel van karakter. De aandacht verschuift van het 'bouwen in de wei' naar het

herstructureren van binnenstedelijke gebieden en naoorlogse uitbreidingen. Integrale aanpak en regie vereisen een andere denk- en werkwijze. De leergang 'De Nieuwe Ontwikkelaar' biedt 24 cursisten de kans zich te ontplooiën tot een nieuwe ontwikkelaar die strategisch en procesgericht herontwikkelingsprojecten tot een goed einde kan brengen. De leergang start in september 2000 en duurt tot mei 2001.

Informatie: drs. Edith Hoksbergen, t (070) 3028440

Briefing Central Park Landelijk Gebied

5 oktober 2000

Het idee om de Randstad voortaan te benaderen als één (groene) metropool lijkt steeds meer bijval te krijgen.

Binnen deze zogenaamde Delta-metropool zou het Groene Hart kunnen worden beschouwd als het centrale park. Aan de vraag of een parkachtige ontwikkeling van het Groene Hart gewenst is, en wat dit betekent voor de conceptvorming van de Deltametropool en ontwikkeling van nieuwe en bestaande functies in het Groene Hart wordt echter nog weinig aandacht besteed. Deze *briefing* wil helpen daarin verandering te brengen.

De *briefings* zijn korte informatieve bijeenkomsten over actuele onderwerpen op het vakgebied. In twee uur tijd komen enkele sprekers aan bod, gevolgd door een korte discussie met de aanwezigen.

Kosten: f155,-, NIROV-leden f105,-.

Locatie: Hotel Smits, Utrecht.

Informatie:

Rukhsar Nanhekhani,

t (070) 302 84 32

Excursie Haven Rotterdam

10 oktober 2000

De haven van Rotterdam moet en wil groeien. Kort na het verschijnen van het gezamenlijke rapport 'Visie en Durf' van gemeente Rotterdam en natuur- en milieuorganisaties, heeft het kabinet onlangs groen licht gegeven voor en gefaseerde aanleg van de Tweede Maasvlakte in combinatie

met de realisatie van 750 hectare natuur- en recreatiegebied. Het kabinetsbesluit voegt een nieuwe dimensie toe aan de complexe opgave van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR), waarbinnen wordt getracht bedrijvigheid en leefbaarheid te combineren door onder andere intensivering van het ruimtegebruik in bestaand havengebied. Tijdens de excursie wordt een beeld gegeven van de huidige benutting van het havengebied, voorbeelden van intensief ruimtegebruik en de ontwikkelingsplannen voor bedrijven en groen. Kosten: f495,- NIROV-leden, f345,-.

Informatie: drs. Hedwig Kauffmann t (070) 302 84 71

Cursus Volkshuisvestingsbeleid

10, 11 en 31 oktober, 1, 21 en 22 november en 13 december 2000

In het najaar van 2000 gaat opnieuw de NIROV-cursus Volkshuisvestingsbeleid van start. Het programma omvat zeven cursusdagen en is in drie blokken verdeeld met als afsluiting een terugkomdag. De cursus is gericht op personen die werkzaam zijn op het terrein van bouwen en wonen. Deskundige docenten uit de praktijk (waaronder Arnold Reijndorp, Tineke Booi, Jan van der Schaar, Johan Conijn, Martien Kromwijk en Martin Idema) geven een breed overzicht van dit beleidsveld en plaatsen actuele ontwikkelingen in een breder kader. Er is onder meer aandacht voor het huuren subsidiebeleid, de woningmarkt, stedelijke vernieuwing, zorg en de (veranderende) rol van betrokken partijen. De cursus staat open voor 35 deelnemers.

Kosten: f3.700,- NIROV-leden f3.500,-.

Locatie: Beatrixgebouw, Jaarbeurs Utrecht.

Informatie: drs. Edith Hoksbergen, t (070) 3028440

Studiereis Berlijn

17 t/m 20 oktober 2000

Van 17 t/m 20 oktober organiseert het NIROV in het kader van het STIR-programma van het ministerie van

VROM een studiereis naar Berlijn. Bekeken wordt hoe in deze stad, getekend door grote historische gebeurtenissen, vormen van intensief ruimtegebruik zijn toegepast. Het gaat daarbij om hergebruik van historische gebouwen, bijvoorbeeld van woonkazernes die rond 1900 zijn gebouwd. Naast binnenstedelijke projecten, waaronder uiteraard de Postdammerplatz, worden ook enkele voorbeelden aan de stadsrand getoond. De reis is ontwikkeld samen met de in Berlijn woonachtige Nederlandse architect Just Schimmelpenninck.

Kosten: f1.375,- (toeslag éénpersoonskamer f375,-).

Informatie: drs. Frank Evers
t (070) 302 84 26

Vakdebat Notie van Ruimte

18 oktober 2000

De parlementaire werkgroep Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening presenteerde kort voor het zomerreces haar rapport Notie van Ruimte. Het verschijnen van dit lijvige en goed ontvangen rapport is voor het NIROV aanleiding tot het organiseren van een vakdebat. Het debat zal vooral gaan over de vraag naar de juistheid van de analyse en de evaluatie en zich voorts concentreren op de aanbevelingen van de werkgroep, zoals de roep om een goed ruimtelijk ontwikkelingsbeeld, ontwikkelingsgerichte projectprocedures en een onafhankelijk ruimtelijk planbureau. In de statige oude Tweede-Kamerzaal geven vakgenoten en bestuurders met expertise op het gebied van de ruimtelijke ordening hun visie en gaan zij in debat.

Locatie: Oude Zaal Tweede Kamer, Den Haag.

Informatie: ir. Tjeerd de Boer
t (070) 302 84 23

Congres Digitale ruimtelijke plannen

1 november 2000

De invoering van digitale ruimtelijke plannen over de volle breedte (rijk, provincies, gemeenten, vakwereld) zal leiden tot een goede toegankelijkheid en een efficiënte uitwisseling van gegevens. Samenwerking en afstemming met representanten van de vakwereld kan bijdragen aan een

betere implementatie en acceptatie van deze digitale ruimtelijke plannen.

De Nieuwe Kaart presenteert er de *update* van de Zuidvleugel, de RPD geeft het startschot voor het Programma Digitale Ruimtelijke Plannen en de VNG zal haar leden aanbevelen om te gaan werken conform het Informatie-model Ruimtelijke Ordening (IMRO).

In verschillende deelsessies wordt doorgesproken over de meer technische en praktische kant van de zaak: wat is er nodig (organisatorisch en financieel), wat voor traject ga ik in als ik IMRO-conform wil gaan werken bij het maken van plannen. Tijdens de pauze is er een soort beurs waar verschillende partijen hun ervaringen met IMRO zullen etaleren.

Kosten: f150,-.

Locatie: Haagse Hogeschool, Den Haag.

Informatie: drs. Jan Kadijk,
t (070) 302 84 27

Expertmeeting Juridisch Instrumentarium Stedelijke Vernieuwing

1 november 2000

De Werkgroep Volkshuisvestingsrechten van het NIROV-Netwerk Bouwen en Wonen organiseert een expertmeeting over het Juridisch Instrumentarium Stedelijke Vernieuwing. Centraal staat de vraag of de bestaande (juridische) instrumenten adequaat zijn om de ISV-beleidsaanpak vorm te geven.

Gemeenten worden afgerekend op het resultaat van hun beleid, maar wordt deze verschuiving van het zwaartepunt van te ondernemen activiteiten naar bereikte resultaten ook juridisch-instrumenteel ondersteund?

Locatie: Den Haag.

Informatie: drs. Yvon de Ruijter
t (070) 302 84 24

Discussiebijeenkomst Verantwoordelijkheid in woongebieden

16 november 2000

Een bijeenkomst waarin de praktijk en de mogelijkheden van verschillende vormen van beheer van de directe woonomgeving verkend worden. Wat is de verantwoordelijkheid van burgers, overheid en intermediaire instellingen? Welke randvoorwaarden

en faciliteiten moet de lokale overheid bieden? Wat is de wisselwerking met normen en waarden van (groepen) burgers? Is exclusiviteit ongewenst?

Informatie: drs. Yvon de Ruijter
t (070) 302 84 24

Prijsvraag Het Aanzien van Nederland; De Woonwijk van de Toekomst

Op 28 juni zijn in Hoevelaken de nominaties bekendgemaakt voor de tweede Bouwfonsprijs, verbonden aan een prijsvraag voor jonge ruimtelijk ontwerpers. Vijf genomineerde inzenders ontvingen ieder f10.000,- om hun idee voor de toekomstige woonwijk verder uit te werken. Vanaf 19 november zullen deze uitgewerkte nominaties te zien zijn in het Nederlands Architectuurinstituut. Op zondagavond 10 december zal in een speciale televisie-uitzending te zien zijn welke inzending met f50.000,- wordt beloond. Deze keer is er ook een speciale publieksprijs. Het juryrapport van de eerste ronde is voor f17,50 bij het NIROV te bestellen (070 302 84 84), een nadere toelichting op de genomineerden is ook te vinden op www.nirov.nl/aanzien.

Informatie: drs. Frank Evers
t (070) 302 84 39

Studiereis Parijs

22 t/m 24 november 2000

Met het vastleggen van zijn stadsgrenzen in 1859 is Parijs van oudsher een stad die binnen haar grenzen op zoek is naar ruimte om aan de wensen van haar gebruikers te kunnen voldoen. Dit heeft geresulteerd in overbekende grootschalige projecten met een hoog ambitieniveau zoals bijvoorbeeld La Défense. Anno 2000 is de stad bezig met nog twee gebiedsontwikkelingen, door velen gezien als mogelijk de laatste grootschalige ingrepen: Rive Gauche en de herontwikkeling van de voormalige Renault-terreinen.

Parijs kent ook een groot aantal voorbeelden van kleinschalige ingrepen, waarbij men zowel uitgaat van functiemenging als ondergronds bouwen. Richtprijs: f1.150,-, (éénpersoonskamer f300,- toeslag).

Informatie: drs. Anke Wellecomme,
t (070) 302 84 70

Gebiedsgericht werken

Studiedag november 2000

Op deze dag zullen ervaringen met projecten in het stedelijk gebied zoals MIG, Bever, Stad & Milieu en ISV vergeleken worden met ervaringen in het landelijk gebied (ROM, WCL-gebieden en Reconstructiepilots). Het doel is te kijken hoe men omgaat met de decentralisatie en de integratie van milieu en ruimtelijke ordening en gemeenschappelijke lessen te trekken uit deze ervaringen. Hieraan zullen conclusies worden verbonden voor het toekomstig beleid. In de opzet van de dag zal vanuit praktijkervaringen een koppeling gemaakt worden met de visie om vervolgens weer conclusies te trekken voor de praktijk.

Kosten: f525,- ; NIROV/VVM-leden f325,- ; student-leden f50,-.

Locatie: Utrecht.

Informatie: drs. Hedwig Kauffmann
t (070) 302 84 71

Studiedag Cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening

30 november 2000

Cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening staat in de belangstelling. In het kielzog van de vorig jaar uitgebrachte interdepartementale nota Belvedere zijn op een hoger schaal- en abstractieniveau al de nodige debatten over dit onderwerp gevoerd. Over de hoofdlijnen van Belvedere op nationaal niveau lijkt men het in grote lijnen eens. Minstens zo belangrijk is het om het gedachtegoed uit Belvedere ook naar lagere schaalniveaus te vertalen. Tijdens deze studiedag wordt ingegaan op de vraag wat er moet gebeuren om cultuurhistorie op lokaal en regionaal schaalniveau een integraal onderdeel te laten zijn van de planvorming. Welke positie heeft cultuurhistorie momenteel binnen de lokale en regionale planvorming? Wat dient er te verbeteren? Welke mogelijkheden (een creatief ontwerp, juridisch en financieel instrumentarium, participatie) hebben provincies, gemeenten, andere overheden en particulieren daartoe?

Locatie: Arnhem. Kosten: f150,-.

Informatie: drs. Brendan McCarthy
t (070) 302 84 13

Eindejaars-/Trenddebat

8 december 2000

Het jaarlijkse eindejaarsdebat van het Netwerk Bouwen en Wonen, waarin op basis van de ontwikkelingen en trends op het vakgebied wordt vooruitgeblikt naar het komende jaar. Een jaarlijkse ontmoeting van politiek, praktijk en wetenschap met een speciale plaats voor studenten bouwen en wonen. Het thema wordt in oktober bekendgemaakt.

Kosten: f495,- NIROV-leden f345,-.

Locatie: Amsterdam.

Informatie: drs. Yvon de Ruijter
t (070) 302 84 24

Fundamentele herziening WRO

Op verzoek van de RPD heeft de Sectie Ruimtelijk Beleid en Recht (SRR) van het NIROV in samenwerking met de Beroepsvereniging van Nederlandse Stedebouwkundigen en Planologen (bnSP) op 31 maart en 28 juni vakconferenties georganiseerd over een Fundamentele herziening van de WRO.

De verslagen van deze conferenties staan in het rapport 'Fundamentele herziening Wet op de Ruimtelijke Ordening: de aanleiding, de voorstellen en uw oordeel'. U treft dit verslag aan op

www.nirov.nl/wro/wroindex.html

de website van het NIROV.

Mocht u een gedrukt exemplaar willen ontvangen, dan kunt u dit tegen betaling van f25,- bestellen bij mevrouw S. Castillion, tel 070 302 84 84.



10-13/9

45th IFHP World Congress, Rotterdam

Thema: 'Urban Networks'

Overall in de wereld worden steden schakels in netwerken van informatie, economie en infrastructuur. De wereld ligt binnen handbereik en de wereld wordt omspannen. Het verschijnsel 'Global City' neemt nieuwe gedaanten aan. Steden zoeken naar hun identiteit. Het verlangen naar variatie en onderscheid is groot in een wereld die steeds meer 'hetzelfde' wordt. De ruimtelijke sturing draait om de vraag: wat vermogen we in een 'zichzelf sturende' globale wereld (nobody in

control) en wat kunnen we leren van antwoorden en uitvindingen die stedelijke samenlevingen vanzelf genereren.

2-3/10

IFHP International Workshop, Litomyl, Tsjechië

Thema: 'Marketing Strategy of Tourism Development'

De Workshop zal in gaan op:

- Ontwikkelingen binnen het toerisme en de mogelijkheden voor de steden
- Beoordeling van de huidige marketing strategieën voor het toerisme
- Ontwikkeling van marketing strategieën voor het toerisme
- Rol van de stad bij de toepassing van de marketingstrategieën

25-28/3/2001

International Conference, Jerusalem, Israël

Thema: 'The Urban Renaissance'

Aan de orde komt onder meer:

- Betrokkenheid van de overheid in de hedendaagse maatschappij en in de stedelijke gebieden
- Stedelijke vernieuwing; economische en juridische aspecten
- Sociale aspecten van de wederopgebouwde stad
- Verbondenheid van steden
- Stedelijke vernieuwing in de buitenwijken

13/9/2001

IFHP International Congress: Barcelona, Spain

Thema: Urban Renewal; Land Recycling versus Consumption

Onder stadsvernieuwing verstaan we het totaal van activiteiten en beleidsmaatregelen die tot doel hebben de verpaupering van stedelijke gebieden tot staan te brengen. Dit kan variëren van eenvoudige onderhoudswerkzaamheden die kunnen volstaan voor gebieden die nog niet verpauperen, tot grondig onderhoud van bouwlagen en zelfs tot complete vervanging van delen van een gebouw.

Natuurlijk hangt het van de aard van elk probleem afzonderlijk af welke methode we gebruiken; het hangt echter ook af van de criteria die de diverse disciplines hanteren voor de toekomstige ontwikkeling van onze steden.

De onderwerpen die zullen worden behandeld zijn:

- Sociale en culturele aspecten van stedelijke vernieuwing
- Economische mechanismen van stedelijke vernieuwing
- Stedelijke vernieuwing en ruimtelijke ordening

Informatie: IFHP Joke Bierhuys
t (070) 324 4557

En verder

Symposium Nederland - Netwerkenland

13 oktober 2000, NAI Rotterdam

In onze huidige samenleving worden de contacten tussen mensen onderling en tussen mensen en instituties steeds veelvuldiger, mondialer, diffuser en continuer. Dit alles heeft geleid naar de zogenaamde 'netwerksamenleving'. Hierover verschijnt in oktober het boek *Nederland - Netwerkenland*; Een inventarisatie van de nieuwe condities van planologie en stedenbouw. Naar aanleiding van het verschijnen van

deze bijdrage zal op vrijdag 13 oktober 2000 een symposium onder de gelijknamige titel worden georganiseerd van 14.00-17.00 uur in het Nederlands Architectuur Instituut te Rotterdam. Prominente Nederlandse *opinion makers* zullen met elkaar in debat gaan over enkele stellingen van het boek. Tijdens het symposium zult u in de gelegenheid worden gesteld om met deze *opinion makers* en de auteurs van het boek van gedachten te wisselen. Na afloop kunt u het boek tegen introductieprijs aanschaffen.

Informatie: Denkatelier
Netwerkenland, Luuk Boelens,
t (06) 539 551 95

Congres Strijd om Water, Grondgebied, Stad

Op 2 en 3 november 2000 organiseren het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAG) en de afdeling Geografie en Planologie van de Universiteit van Amsterdam (UvA) een congres over de Strijd om Water, Grondgebied en Stad.

Sprekers: prof. Herman van der Wusten, mr. Hans van den Broek, mr. Schelto Patijn en vele anderen.
Kosten: één dag: f 275,-; beide dagen: f 375,-. Korting voor KNAG-leden en bij inschrijving voor 15 september.
Locatie: Universiteit van Amsterdam
Informatie, KNAG:
t (030) 253 40 56 of www.knag.nl

Symposium 'Zweven naar de toekomst'

17 november 2000

Dit symposium gaat over de effecten van de magneetzweefbaan Schiphol-Groningen. Binnenlandse en internationale inleiders, plenaire bijdragen, workshops en forumdiscussie onder leiding van Koos Postema. Dit symposium wordt georganiseerd door de sectie Ruimtelijke Economie van de Rijksuniversiteit Groningen.
Locatie: Gasunie-gebouw te Groningen.

Informatie: RUG t (050) 363 37 40,
email vleuten@eco.rug.nl

Er zijn veel redenen om Quintis in te schakelen.

We noemen er drie: Quintis biedt u adviesproducten op maat

Quintis heeft een scala aan kwalitatief hoogwaardige adviesproducten. Afgestemd op uw situatie, met een duidelijke en praktische planning en fasering. U kunt bij ons terecht voor advies en ondersteuning bij woonzorgprojecten. Maar ook voor beleidsadvisering en organisatieontwikkeling. Voor woon- en bouwmanagement. Voor informatiemanagement en financieel advies. En voor detachering.

Quintis helpt u met het realiseren van veranderingen

Organisaties moeten zich voortdurend aanpassen aan veranderingen in de omgeving. Kritischer consumenten, toenemende concurrentie en veranderende verhoudingen met de overheid zorgen voor nieuwe uitdagingen. U wilt uw organisatie beter richten op de toekomstige doelgroep, u wilt een andere woonzorgvoorziening of een efficiëntere organisatie. Quintis helpt met deskundige adviezen en gespecialiseerde diensten.

Quintis kent de volkshuisvesting en kent de zorginstellingen

Corporaties, gemeenten en zorginstellingen kunnen bij ons terecht met vraagstukken waarbij huisvesting en zorg gecombineerd worden. Onze adviseurs kunnen helpen bij het opzetten van projecten van of tussen woningcorporaties en zorginstellingen. De adviseurs weten wat er omgaat in de zorg en in de volkshuisvesting. We kennen de spelregels en zijn op de hoogte van de trends. Samen met u kunnen we zorgen voor een goed resultaat.

Drie redenen om Quintis in te schakelen

Wilt u een persoonlijk gesprek met één van onze adviseurs? Bel, schrijf of fax naar:
Quintis, Postbus 264, 3740 AG Baarn
T (035) 543 19 10, F (035) 629 96 00
E-mail: baarn@quintis.nl

Quintis

MANAGEMENTADVIES EN
ONDERSTEUNING



A KERENDAM
RECRUITMENT

Onze opdrachtgevers zijn toonaangevend in hun branche. Ze zoeken mensen die het in zich hebben op hun vakgebied eveneens de top te bereiken. Als u zo iemand bent, investeren ze graag in u middels training, opleiding en coaching. Ze bieden u een plezierige werkomgeving, waar u alle kansen krijgt uw potentieel verder te ontwikkelen.

Akerendam selecteert kandidaten voor deze top-ondernemingen op zorgvuldige en wetenschappelijk onderbouwde wijze. We gebruiken daarvoor de assessment center methode.

De procedure is snel en eenvoudig.

U kunt schrijven, maar ook eerst bellen: in eerste instantie is één telefoontje genoeg.

U krijgt dan een persoonlijke coach toegewezen, die u terugbelt voor een telefonisch interview op een moment dat u dat schikt.

Deze coach zal u tijdens het verdere verloop van de procedure begeleiden. Een assessment center duurt een of twee dagdelen. De doorlooptijd van de gehele procedure is 4 weken.

Als u het potentieel heeft een van nevenstaande functies te vervullen, dan horen we dat graag van u.

Amsterdamse binnenstad zoekt mensen met potentieel

De Dienst Binnenstad Amsterdam heeft de zorg voor vele gemeentelijke taken op het gebied van openbare ruimte, bouwen, wonen, economie, onderwijs, welzijn en burgerzaken.

Binnen de Dienst Binnenstad Amsterdam bestaat de vakafdeling Ruimtelijk Ontwerp uit een team van 15 sympathieke en enthousiaste collega's. Zij ontwikkelen in hechte samenwerking met collega's van andere afdelingen projecten zoals bijvoorbeeld die van het Spui en de Dam. Met elkaar maken zij stedenbouwkundige plannen en ontwerpen voor de openbare ruimte en adviseren zij het gemeentebestuur. Je werkt in hartje Amsterdam en hebt werktijden die het mogelijk maken om naast dit leuke werk nog andere leuke activiteiten te doen.

Binnen de vakafdeling Ruimtelijk Ontwerp is een vacature ontstaan voor de volgende 3 functies:

Verkeersontwerper Openbare Ruimte Ontwerper

voor 36 uur per week. Salarisgroep: 11
(afhankelijk van ervaring en opleiding)

Functie

- Je maakt verkeerstechnische programma's van eisen
- Je maakt verkeerscirculaties, reconstructies en inrichtingsplannen
- Je doet verkeers- en vervoerskundigonderzoek en verkeersveiligheidsstudies
- Je zorgt voor (strategisch) beleidsadvies; accountmanagement

Functie-eisen

- Je beschikt over HBO/ academische opleiding met verkeerstechnische specialisme
- Je hebt werkervaring
- Je kunt goed werken met geautomatiseerde teken-systemen (Microstation)
- Je hebt uitstekende uitdrukkingsvaardigheid en contactuele kwaliteiten
- Je ziet mogelijkheden waar anderen problemen zien

Stedenbouwkundige

voor 36 uur per week. Salarisgroep: 11
(afhankelijk van ervaring en opleiding)

Functie

- Je adviseert over vrijstellingen bij bouwaanvragen
- Je maakt bestemmingsplannen en stedenbouwkundige producten
- Je verricht werkzaamheden gericht op de ontwikkeling en realisatie van ruimtelijke kwaliteit
- Je zorgt voor (strategisch) beleidsadvies en accountmanagement

Functie-eisen

- Je beschikt over TU Bouwkunde (specialisme stedenbouw)
- Je hebt ervaring als Stedenbouwkundige
- Ervaring in het werken in projectteams is een pré
- Je neemt initiatief en bent in staat binnen een team als professional te fungeren
- Je hebt een uitstekende uitdrukkingsvaardigheid en contactuele kwaliteiten

Openbare Ruimte Ontwerper

voor 36 uur per week. Salarisgroep: 11
(afhankelijk van ervaring en opleiding)

Functie

- Je maakt, stemt af en presenteert programma's van eisen en ontwerpen
- Je levert een bijdrage aan het handboek Openbare Ruimte
- Je zorgt voor (strategisch) beleidsadvies en accountmanagement

Functie-eisen

- Je beschikt over TU met als specialisme stedenbouwkunde of LU Wageningen (Landschapsarchitectuur)
- Je beschikt over ontwerp kwaliteit m.b.t. openbare ruimte plannen
- Je bent doortastend en ziet mogelijkheden waar anderen problemen zien
- Je hebt uitstekende uitdrukkingsvaardigheid en contactuele kwaliteiten

Ontwikkelingskansen

- jouw visie en initiatief sturen mede het beeld van de binnenstad
- de Dienst Binnenstad Amsterdam biedt jou een interessante vaste baan en voldoende uitdagingen om je talenten te ontwikkelen
- de Dienst Binnenstad Amsterdam biedt jou de mogelijkheid binnen de organisatie persoonlijke kennis en vaardigheden up-to-date te houden middels training en opleidingen

persoonlijke coach: **drs. Wendelen Kerstiëns**



Wilt u ook een bijdrage leveren aan een leefbare Amsterdamse binnenstad met een internationaal stedenbouwkundige allure?

Bel 020 670 99 99 voor meer inzicht in uw mogelijkheden.

Akerendam Recruitment, Overschiestraat 61, 1062 XD Amsterdam

Bellen kan op werkdagen van 8.00 / 18.00 uur • Voor alle functies geldt: m/v • Reacties binnen 14 dagen

W A G E N I N G E N

Door de aanwezigheid van Wageningen Universiteit en Researchcentrum, andere kennisintensieve bedrijven en (onderwijs)instellingen, onderscheidt de stad Wageningen zich van andere steden van gelijke omvang. De samenstelling van de bevolking is namelijk relatief jong, hoog opgeleid en vertegenwoordigt vele nationaliteiten. De stad kent een hoog voorzieningenniveau, cultuur en een actief verenigingsleven.

Als ambitieuze gemeente werken wij voortdurend aan de vernieuwing van de stad, gericht op de toekomst, maar met behoud van historie. De gemeentelijke organisatie kan en wil de ambities van inwoners en politiek waarmaken en is zich sterk aan het professionaliseren. Wij zijn een informele organisatie waarin medewerkers en bestuur worden aangesproken op hun verantwoordelijkheden. De sector Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) heeft een belangrijke taak in de ontwikkeling van de stad en de afdeling Stadsontwikkeling in het bijzonder. De afdeling is ook nadrukkelijk betrokken bij de ruimtelijke ontwikkeling van de regio, die vorm krijgt in nauwe samenwerking met de omliggende gemeenten. Deze regionale ontwikkelingen raken in een stroomversnelling omdat dit gedeelte van Nederland een opvangtaak krijgt voor het westen.

Voor de afdeling stadsontwikkeling en ruimtelijk beleid zoeken wij een

STEDENBOUWKUNDIGE / PROJECTMANAGER RUIMTELIJKE ORDENING M/V

32,4 uur per week (90%)

De afdeling:

Het werkterrein van de afdeling omvat het opstellen van stedenbouwkundige en overige ruimtelijke plannen en adviezen en het formuleren en vertalen van planologisch beleid. Het gaat daarbij om zowel het centrum, de stadsvernieuwingsgebieden, als het landelijk gebied. De taken worden zowel in eigen beheer als in regie uitgevoerd, mede om vernieuwend te blijven. Omdat wij een integrale beleidsadviesing belangrijk vinden, heeft een aanpassing van de sector plaatsgevonden, waarbij meer beleidsmedewerkers in eenzelfde afdeling zijn samengebracht. De afdeling bestaat uit 14 medewerk(st)ers en is verdeeld in twee vakinhoudelijke groepen: visie & beleidsontwikkeling en juridische planbegeleiding. Deze groepen hebben elk hun eigen accent maar werken natuurlijk zeer nauw samen.

Wat moet u doen?

U bent zelf ontwerpend en beleidsmatig bezig, maar voert ook - in teamverband - de regie over complexe stedelijke ontwikkelingen. Samenwerking met andere overheden, instellingen (waaronder het Wageningen Universiteit en Researchcentrum) en marktpartijen vormt een belangrijk onderdeel van de functie. U levert een inspirerende bijdrage aan de visieontwikkeling op het stedenbouwkundig vakgebied. Te denken valt bijvoorbeeld aan de opwaardering van het centrum op het gebied van gebouwde voorzieningen, winkelbranchering, beeldkwaliteit en inrichting openbare ruimte. Daarnaast levert u een bijdrage aan de ontwikkeling van duurzame bedrijfsterreinen, woongebieden en stadsvernieuwingsprojecten. Dit alles betekent dat u in staat moet zijn een integrale visie over de stad te ontwikkelen.

Met het oog op integrale en interactieve planvorming onderhoudt u nauwe contacten met andere afdelingen en sectoren binnen de gemeentelijke organisatie, maar ook met externen en burgers van Wageningen. U participeert in of bent trekker van interdisciplinaire projectgroepen.

Wat vragen wij?

U heeft een stedenbouwkundig universitair of hbo-plus-niveau en volgt de actuele ontwikkelingen op het vakgebied. Voor de functie is een ruime ervaring vereist met de stedenbouwkundige beleidsadviesing op het terrein van de ruimtelijke ordening en projectmanaging. U heeft affiniteit met de bestuurlijke verhoudingen bij een gemeente en u communiceert mondeling en schriftelijk op een uitstekende wijze. U bent een creatieve persoonlijkheid, beschikt over een positiefkritische instelling en boekt graag resultaten. Ook beschikt u over een gezonde dosis humor. Een ontwerpend stedenbouwkundige achtergrond heeft onze voorkeur.

Wat bieden wij?

Een zeer gemotiveerde informele en op resultaat gerichte werkring en een goed pakket aan secundaire arbeidsvoorwaarden, waaronder (beperkte) kinderopvang en PC-privéregeling. Het salaris is afhankelijk van opleiding en ervaring. De functie kent een salaris tot maximaal f 7.819,- bruto per maand bij een 36-urige werkweek.

Bijzonderheden:

Een psychologisch onderzoek kan deel uitmaken van de sollicitatieprocedure. De eerste selectiegesprekken zullen plaatsvinden in week 40.

Overige informatie?

U kunt contact opnemen met mevrouw ir. M. Karsten, afdelingshoofd stadsontwikkeling en ruimtelijk beleid, telefoonnummer 0317 49 28 80 of mevrouw M. Klingenberg, medewerkster P&O, tel: 0317 49 26 12.

Belangstelling voor de functie kunt u kenbaar maken door een sollicitatiebrief en curriculum vitae vóór **23 september 2000** te sturen aan Burgemeester en Wethouders, t.a.v. de afdeling Bpo, Postbus 1, 6700 AA Wageningen onder vermelding van vacaturnummer 00.03.03.15

Acquisitie naar aanleiding van deze advertentie wordt niet op prijs gesteld.

Interne en externe werving vindt gelijktijdig plaats.

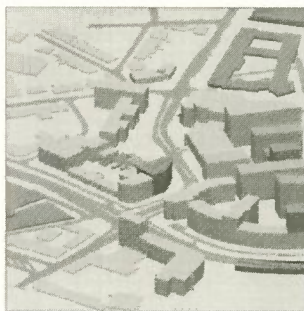
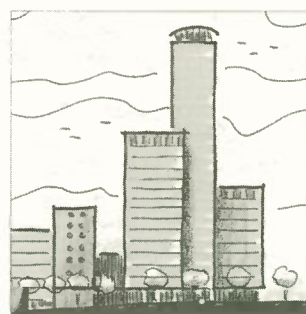


water
 infrastructuur
 milieu
 bouw

Stedenbouwkundig procesmanager

Professionele stedenbouw en management van integrale ruimtelijke gebiedsontwikkeling vormen voor Witteveen+Bos de kern van het adviesveld ruimtelijke ordening. Opdrachten zijn: het management van ruimtelijke ordeningsprocessen, het leveren van strategische ruimtelijke visies, het uitvoeren van haalbaarheidsstudies of het opstellen van stedenbouwkundige plannen en herinrichtingvoorstellen. Deze opdrachten - die op het snijvlak van stedenbouw en management liggen - worden uitgevoerd met ruime ervaring en deskundigheid op de terreinen procesmanagement en projectorganisatie, stedenbouwkundig ontwerp, planologische procedures en grondexploitatie. Wij hanteren een integrale werkwijze met een sterke wisselwerking tussen inhoud en proces.

Witteveen+Bos staat voor een groep van ruim 650 professionals die adviseren op de gebieden water, infrastructuur, bouw en milieu, zowel in technische zin als op het vlak van projectorganisatie en projectmanagement. Met name in grote integrale en multidisciplinaire projecten is samenwerking met andere marktpartijen een strategisch uitgangspunt. De adviezen kenmerken zich door vier kritische kwaliteitskenmerken: deskundig, betrouwbaar, vriendelijk en vernieuwend. Onze collectieve ambitie is het oplossen van moeilijke problemen voor onze klanten. Dit vraagt om 'partnership': extern door een goede relatie met de opdrachtgevers, intern door medewerkers de ruimte te geven zich te ontwikkelen, vakinhoudelijk én persoonlijk. Witteveen+Bos behoort tot de top 10 van Nederlandse ingenieursbureaus.



Stedenbouwkundig procesmanager m/v

Als procesmanager adviseert u vanaf de startfase van de stedelijke gebiedsontwikkeling, zoals de revitalisering van in verval geraakte stadswijken, de duurzame herstructurering van oude bedrijventerreinen of de masterplanontwikkeling voor een nieuw centrum. U bent manager van ruimtelijke ordeningsprocessen en heeft daarnaast een gedegen vakinhoudelijke inbreng. Als 'zelfstandig ondernemer' genereert u uw opdrachten en onderhoudt u uw netwerk. Uw standplaats is Amsterdam of Deventer.

Uw profiel:

- academische opleiding TU-(steden)bouwkunde of gelijkwaardig
- tenminste 5 jaar advieservaring
- uitstekende commerciële en sociale vaardigheden
- teamspeler met ondernemende inslag
- kennis van gemeentelijke organisaties

Heeft u belangstelling, stuurt u dan uw sollicitatie met curriculum vitae en onder vermelding van vacaturnummer 20-58, binnen 14 dagen naar Witteveen+Bos, t.a.v. Personeel en organisatie, postbus 233, 7400 AE Deventer. Voor nadere inlichtingen kunt u bellen met de heer ir. H.P.M. Hermant, hoofd adviesgroep RO, telefoon 020 312 55 55 of de heer ir. C.H. Wentink, hoofd sector RVE, telefoon 0570 69 77 05.

Informatie over Witteveen+Bos en overige actuele vacatures kunt u vinden op onze internetpagina: www.witteveenbos.nl

Almere
 Amsterdam
 Breda
 Den Haag
 Deventer
 Maastricht
 Rotterdam
 Jakarta
 Sint Maarten

ABF – Onderzoek & Informatie
Verwersdijk 8a
2611 NH Delft
t (015) 2 123 748
f (015) 2 135 403
e info@abo.nl
Contactpersoon:
dhr. ir. J. Brouwer



Adviesgroep voor
verkeer en vervoer

Adviesgroep voor verkeer en vervoer

Binnenwal 4
Postbus 580
3430 AN Nieuwegein
t (030) 6 048 914
f (030) 6 045 211
e agv@agv-advies.nl
w www.agv-advies.nl
Contactpersonen:
drs. P.J.J. Heerema
ing. K.L. van de Zande
ing. P. Eilander

AGV adviseert steeds vaker over integrale vraagstukken van infrastructuur, ruimte, samenleving en economie, AGV is multidisciplinair en bestrijkt visieontwikkeling tot en met implementatie.



RUIMTELIJKE ORDENING

Amer Adviseurs B.V.

Zonnehof 43-44
3811 ND Amersfoort
t (033) 4 621 623
f (033) 4 651 811
e bureau@amer.nl
Contactpersoon:
dhr. drs. J.S. Wiersema bNSP
dhr. Th. de Wit AVB bNSP



• appm management consultants bv

APPM management consultants

Planetenweg 63
2152 HM Hoofddorp
t (023) 56 21 630
f (023) 56 27 610
e secretariaat@appm.nl
w www.appm.nl
Contactpersoon:
drs. J.C.P. van der Schuijt

APPM management consultants, gevestigd in Hoofddorp, Nieuwegein en Delft, is een onafhankelijk adviesbureau voor project- en procesmanagement binnen de vakgebieden ruimtelijke inrichting, infrastructuur en bouwkunde. APPM adviseert opdrachtgevers bij het opzetten van een efficiënt werkende organisatie en verzorgt het projectmanagement van projecten rond rail-infrastructuur, kunstwerken, ondergronds bouwen, gebouwen, wegen, terreinen en platforms, havens en luchthavens. APPM spant zich in om met alle betrokkenen op deskundige, nuchtere en enthousiaste wijze de gestelde doelen te realiseren. Daarbij speelt een plezierige samenwerking een belangrijke rol.



Arcadis Heidemij Advies BV

Utrechtseweg 68
Postbus 264
6800 AG Arnhem
t (026) 3 778 266
f (026) 4 457 549
i www.arcadis.nl
Contactpersoon:
mw. C.W. van Willigen
Zie advertentie op pagina 2.



Het Architecten Consortium / Stedebouw / Rotterdam

Schouwburgplein 12-15
Postbus 2855
3000 CW Rotterdam
t (010) 4 117 814
f (010) 4 145 132
e consortium@xs4all.nl
Contactpersonen:
dhr. ir. R.M. ten Hagen BNS
dhr. H.J.W. Beerman AVB BNA



bbn adviseurs voor gebouwen en gebieden

bbn adviseurs
Postbus 94,
3990 DB Houten
t 030 63 47 400
f 030 63 47 403

Postbus 1393
3000 BJ Rotterdam
t 010 24 22 424
f 010 24 22 435

Stationsstraat 29
9401 KW Assen
t 0592 30 11 10
f 0592 30 11 06

bbn adviseurs is een onafhankelijk adviesbureau in de bouw, dat zich richt op:

- gebiedsontwikkeling
- bouwkostenmanagement
- projectmanagement
- huisvestingsadvies
- logistiek advies
- vastgoedmanagement

Contactpersoon:
ir. P.G.M. Jorna
e bbn@bbn.nl
w www.bbn.nl



bureau voor
STEDEBOUW

Boompjes 55
Postbus 21639
3001 AP Rotterdam
t (010) 2 400 540
f (010) 4 135 574
e bgsbv@xs4all.nl

Contactpersonen:
Roel Bakker
Ron van Genderen
Jan Scholtens
Karen van Vliet

BOKELMAN | CROONEN stedeboouwkundigen

Bokelman | Croonen stedeboouwkundigen

Postbus 14021
3508 SB Utrecht
t (030) 254 11 44
f (030) 251 37 98
e bokelman.croonen@wxs.nl
Contactpersoon:
dhr. ir. F. Bokelman
dhr. ir. E.A.M. Croonen



adviseurs in
ruimtelijke ordening
economie en
milieu

Postbus 68
5260 AB Vught
Taalstraat 36
5261 BE Vught
t (073) 658 90 40
f (073) 656 16 65
e info@bro.nl
Contactpersoon:
drs. H.G.J. Linders

BügelHajema
A d v i s e u r s

BügelHajema Adviseurs B.V.
Buro voor RO en Milieu BNS

Postbus 274
9400 AG Assen
t (0592) 316 206
f (0592) 314 035
e assen@bugelhajema.nl

Contactpersonen:

ir. J.A. Haarsma
ir. H.H. Jager
ir. H. Broess

Vestiging Amersfoort

Arnhemseweg 11
3811 NN Amersfoort
t (033) 4 656 545
f (033) 4 611 411
e amersfoort@bugelhajema.nl

Contactpersoon:

ir. J.A. van den Berg
ir. J.E. Verwey

Vestiging Leeuwarden

Noordersingel 84
8917 BB Leeuwarden
t (058) 2 152 515
f (058) 2 159 198
e leeuwarden@bugelhajema.nl

Contactpersonen:

ir. M. Teensma
ir. M.J.C. van de Wiel

BURO 5

MAASTRICHT

Buro 5 Maastricht

Louis Loyensstraat 5
Postbus 959
6200 AZ Maastricht
t (043) 3 253 223
f (043) 3 255 996
e info@buro5.nl
w www.buro5.nl

Contactpersoon:

dhr. ir. R.H.A.P. Daniëls

Compositie 5 stedenbouw

Compositie 5 Stedenbouw B.V.

Boschstraat 35/37
4811 GB Breda
t (076) 5 225 262
f (076) 5 213 812
e compositie5@wxs.nl
w plaza.wxs.nl/compositie5

Contactpersoon:

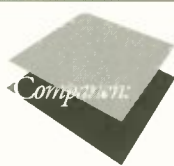
J.H.M. Stoelinga
Maatwerk en bijzondere
oplossingen in advies en ontwerp

CROONEN
ADVISEURS

Postbus 435
5240 AK Rosmalen (Den Bosch)
Hoff van Hollantlaan 7
5243 SR Rosmalen (Den Bosch)
t (073) 523 39 00
f (073) 523 39 99
e bureau@croonen.nl
w www.croonen.nl

Contactpersoon:

dhr. ir. L.P. Oomen



Companen:
adviesgroep voor beleid
Boulevard Heuvelink 104
Postbus 1174, 6801 BD Arnhem
t (026) 3 512 532
f (026) 4 458 702
e info@companen.nl
w www.companen.nl

Contactpersoon:

drs. Martin Idema
Onderzoek, advies, proces-
management in volkshuisvesting
en ruimtelijke ordening

Adviesbureau Cuijpers
Veemarktkade 8
5222 AE 's-Hertogenbosch
t (073) 6 214 265
f (073) 6 211 592
e cuijpers@xs4all.nl
w www.xs4all.nl/~cuijpers

Contactpersoon:

dhr. ir. J.J. Cuijpers
All-round bureau op het gebied
van ruimtelijke ordening – bezit
het kwaliteitscertificaat ISO 9001



Derks stedenbouw b.v.

De Gaarde 4
Postbus 24
3990 DA Houten
t (030) 635 30 20
f (030) 637 98 08
e derks@wxs.nl

Contactpersoon:

dhr. ir. R.J.A. Derks



DG Groep BV
tuin- en landschapsarchitecten
beheer en inrichting
buitenruimte

Postbus 222
2770 AE Boskoop
t (0172) 213 460
f (0172) 210 165
e info@dggroep.nl
w www.dggroep.nl
Planuitwerking
Raming & begroting
Projectbegeleiding

Contactpersoon:

Jan Bakker BNT
Peter van 't Wout

DHONDT

BV Dhondt adviesburo voor
ruimtelijke ordening en
bouwdevelopment

Baronielaan 23
4818 PA Breda
t (076) 522 95 20
f (076) 520 24 22
e dhondt@introweb.nl

- ruimtelijke planning ontwerp en inrichting
- plan-economie
- project- en procesmanagement
- architectuur

Contactpersoon:

Niko H.G. Dhondt



Adviseurs en regisseurs voor
ruimtelijke ontwikkeling

Postbus 1078

3800 BB Amersfoort

t (033) 468 27 90

f (033) 468 28 05

e saskia.ruitenbergh@mi.dhv.nl

w www.dhv.nl

Contactpersoon:

mr. P.C.J. Janssen

Bij DHV zijn ca. 70 adviseurs
actief op het gebied van ruimte-
lijke ontwikkeling. We ontwikke-
len duurzame woonwijken,
centrum gebieden en bedrijfs-
terreinen, en pakken de stedelijke
vernieuwing met enthousiasme
op. De afstemming van verschil-
lende meningen en belangen is
ons dagelijks werk.

Onze mensen begeleiden u bij
strategische keuzes, maar rekenen
ook de gevolgen door. De wissel-
werking tussen advies en project-
management houdt ons scherp.



bureau ir fgm van ekert BV
stedebouwkundige adviseurs

Neerstraat 2

5761 RE Bakel

t (0492) 342 324

f (0492) 343 722

e info@vanekert.nl

Bureau Froger en Meijnsing B.V.

Oude Delft 47

2611 BC Delft

t (015) 2 130 900

f (015) 2 142 928

Contactpersoon:

dhr. ir. J.M. van der Donk

FRANTZEN ADVOCATEN

Frantzen Advocaten

Hoger Einde Zuid 2

Postbus 132

1190 AC Ouderkerk a/d Amstel

t (020) 496 74 19

f (020) 496 74 22

e office@frantzenadvocaten.nl

Contactpersoon:

mw. mr E.A. Wentink-Quelle

G 84

buro voor tuin- en landschapsarchitectuur

AMERSFOORT

ir. Robert van Baarsen BNT

ing. Robert-Jan Esveldt

ir. Erik van Oosten BNT

ir. André Rabsztyń BNT

**G84 buro voor tuin- en
landschapsarchitectuur**

Krommestraat 70

3811 CD Amersfoort

t (033) 461 84 11

f (033) 465 73 41

e g84@kpd.nl

Contactpersonen:

ir. R.M. van Baarsen BNT

ir. E.P. van Oosten BNT

Bureau Groenewoud

Brederostraat 26

8023 AT Zwolle

t (038) 4 534 188

f (038) 4 534 188

Contactpersoon:

mr. E. Groenewoud

RO-beleid & recht, procedure-
begeleiding, bemiddeling, advies



Grontmij Zuid-Holland

Postbus 100

2740 AD Waddinxveen

t (0182) 625 500

f (0182) 625 800

e lex.arkesteijn@grontmij.nl

w www.grontmij.com

Contactpersoon:

ir. L.A.G. Arkesteijn



HASKONING

Ingenieurs- en
Architectenbureau

HASKONING BV

Ingenieurs- en Architectenbureau

Postbus 151

6500 AD Nijmegen

t (024) 3 284 284

f (024) 3 609 566

e hf@haskoning.nl

w www.haskoning.nl

Contactpersoon:

dhr. ir. J.H.A. Fernhout

Heeling Krop Bekkering

Stedebouwkundigen en

Architecten

Postbus 301

9700 AH Groningen

t (050) 3 183 100

f (050) 3 183 075

e info@heeling-krop-bekkering.nl

Tevens vestiging in Den Haag

Hoebens - BRO

Adviseurs in ruimtelijke

ordening, economie en milieu

Venloseweg 2

5931 GT Tegelen

t (077) 3 730 601

f (077) 3 737 694

Contactpersoon: dhr. drs. F. Janssen

Holland Railconsult

Holland Railconsult

Postbus 2855
3500 GW Utrecht

Contactpersonen:

mw.ir. M.I. de Jong, BNT-
Ruimtelijke Inpassing en

Kunstwerken

t (030) 265 52 77

f (030) 265 52 41

ir. K. Peters, Stedebouw

t (030) 265 52 46

f (030) 265 52 41

ing. R.E. Jansen, AvB

Ruimtelijke Planvorming

t (030) 265 52 80

f (030) 265 52 41

In opdracht van overheden, vervoersbedrijven en ontwikkelingsmaatschappijen leveren onze disciplines Stedebouw, Planologie, Planontwikkeling, Landschap, Ecologie en Architectuur op integrale wijze ontwerp, advies en procesbegeleiding op het gebied van:

- trasering infrastructuur
- inpassing en vormgeving infrastructuur
- vervoerswaardeberekeningen
- locatiekeuze en ontwerp nieuwe stations
- ontwikkeling en inrichting stationsomgevingen
- masterplannen vastgoedontwikkelingen
- ontwikkeling visie op openbaar vervoer en ruimtelijke ordening



I&O Research

Economische-geografen en
Planologische onderzoekers

Postbus 563

7500 AN Enschede

t (053) 48 25 000

f (053) 48 25 009

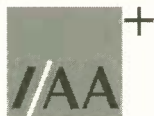
e info@io-research.nl

w www.io-research.nl

Contactpersoon:

drs. Nico Buurman (directeur)

drs. Edwin van de Wiel (adjunct
directeur)



Adviesgroep Stedenbouw

M.H. Tromplaan 55

Postbus 729

7500 AS Enschede

t (053) 4 804 444

f (053) 4 804 488

e info@i-aa.nl

w www.iaa.nl

Contactpersoon:

ir. J. Astrego

e ast@i-aa.nl



INTERIMMANAGEMENT BUREAU

Patrijsweg 78

2289 EX Rijswijk

t (070) 336 93 33

kantoor Nijmegen

t (024) 324 38 66

Gericht op ruimtelijke ontwikkeling en beheer. Met gevoel voor de (openbare) ruimte. Met oog voor ruimtelijke kwaliteit.

Inbo

Adviseurs **Stedebouwkundigen**
Architecten

Geeresteinselaan 57

Postbus 57

3930 EB Woudenberg

t (033) 286 82 11

f (033) 286 24 09

Contactpersoon:

ir. Luc Bos

KPMG Metrum

KPMG Metrum

Rijnzathe 10

Postbus 155

3454 ZK De Meern

t (030) 6 581 758

f (030) 6 581 940

e metrum@kpmg.nl

Contactpersonen:

dhr. ir. A.P.M. Adriaans

dhr. ir. H. van der Haar

dhr. ir. R.W.M. van Rooijen

KPMG Metrum is een management- en adviesorganisatie, die actief is in de vastgoedmarkt. KPMG Metrum adviseert bedrijven, overheden, beleggers, corporaties en projectontwikkelaars en begeleidt hen bij de realisatie van projecten. Projecten op het gebied van huisvesting, vastgoed, stedelijke ontwikkeling en infrastructuur worden steeds complexer en onze opdrachtgevers vragen een procesmatige aanpak en specialistisch advies in de volle breedte van het vakgebied. Onze diensten bestaan uit beleidsadvies, haalbaarheidsonderzoek, planontwikkeling, proces- en projectmanagement en organisatieadvies.



Kragten Landschaps- architectuur

Schoolstraat 8

Postbus 14

6040 AA Roermond

t (0475) 395 979

f (0475) 317 545

Contactpersoon:

Harry van Duinhoven

ir. Peter Venbreux BNT

KuiperCompagnons

Kuiper Compagnons Bureau voor Ruimtelijke Ordening en Architectuur BV

Vestiging Rotterdam

Weena 723, Groothandelsgebouw
ingang C, vijfde etage

Postbus 29059

3001 GB Rotterdam

t (010) 433 00 99

f (010) 404 56 69

e kuiper@kuiper.nl

w www.kuiper.nl

Contactpersonen:

Ashok Bhalotra

Wytze Patijn

Vestiging Arnhem:

Utrechtsestraat 59

Postbus 973

6800 AZ Arnhem

t (026) 351 70 60

f (026) 351 08 16

e kuiper@kuiper.nl

w www.kuiper.nl

Contactpersoon:

Martin Dubbeling

SALE

Landscape Architects for SALE

Stedebouw Architectuur

Landschap Ecologie

Nieuwe Kerkstraat 119

1018 VJ Amsterdam

t (020) 62 44 226

f (020) 62 44 228

e info@la4sale.nl

w www.la4sale.nl

Contactpersoon:

Marieke Timmermans bnt/bnsp

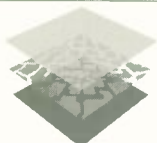
Netwerk van specialisten in de
frontlinie van de ruimtelijke
ordening.

Nieuwland Advies

Postbus 522
6700 AM Wageningen
t (0317) 421 711
f (0317) 422 044 / 425 046

Contactpersonen:

R.S. de Waard
H. Wieringa



NIEUWE GRACHT

stad
milieu
landschap

Nieuwe Gracht 25
3512 LC Utrecht
t (030) 2 310 200
f (030) 2 310 218
e nieuwe_gracht@wxs.nl

Contactpersonen:

ir. Wim Keijsers
ir. Eric Zinger

OD 205 stedenbouw, onderzoek en landschap b.v.

Postbus 2890
2601 CW Delft
t (015) 2 131 915
f (015) 2 141 748
e od205@planet.nl

Contactpersoon:

mw. M. van Rijthoven



Plein 11 architectuur . stedebouw B.V. BNA/BNSP

Willemsplein 11
6811 KB Arnhem
t (026) 3 515 711
f (026) 4 428 210
e plein11@plein11.nl

Contactpersonen:

ir. A.L. van Dam (Ap) BNSP
ir. F.A.P.M. de Brouwer (Frank)
BNA
advies ontwerp / wonen winkelen
werken recreëren

Proper-Stok Woningen b.v.

Maasboulevard 148
3011 TX Rotterdam
Postbus 22050
3003 DB Rotterdam
t 010 - 413 70 50
f 010 - 413 73 60
w www.proper-stok.nl



POUDEROYEN COMPAGNONS vormgeving van stad en land bv

Pouderoyen Compagnons

Vormgeving van stad en land BV
St. Stevenskerkhof 2
Postbus 156
6500 AD Nijmegen
t (024) 3 224 579
f (024) 3 241 240

Contactpersonen:

dhr. ir. H.W. Keus
dhr. ir. H. Velthuisen



RBOI-Rotterdam B.V. RBOI-Middelburg B.V. Adviesbureau voor Ruimtelijk Beleid, Ontwikkeling en Inrichting

Delftsestraat 17a, Postbus 150
3000 AD Rotterdam
t (010) 413 0620
f (010) 412 1039
Nieuwstraat 27, Postbus 430
4330 AK Middelburg
t (0118) 633 344
f (0118) 623 361

e info@rboi.nl
w www.rboi.nl

Van Riezen, bureau voor Plano- logie en Planontwikkeling bv

Spuistraat 112-114
1012 VA Amsterdam
t (020) 6 257 025
f (020) 6 256 376
e wvriezen@wxs.nl

Contactpersoon:

drs. S. van Donkelaar



S.A.B. adviseurs voor ruimtelijke ordening B.V.

Frombergdwaarsstraat 54
Postbus 479
6800 AL Arnhem
t (026) 357 6911
f (026) 357 6611
e info@sab.nl
w www.sab.nl

Contactpersoon:

mr. drs. R.M. Reitsma
S.A.B. Zeeland B.V.
Stadhuisplein 8a
Postbus 2006
4380 GA Vlissingen
t (0118) 443 130
f (0118) 443 131

Contactpersoon:

ir. P. Wolf



Sacon b.v.

Burg. Roelenweg 28
Postbus 30029
8003 CA Zwolle
t (038) 4 221 050
f (038) 4 235 750
Contactpersonen:
ir. Gerrit van Houten
ir. Roel Vogelzang



Arcadis Advies/ S.A.M. Samenwerkende Adviseurs Maastricht

Kapoenstraat 7
6211 KV Maastricht
t (043) 3 215 261
f (043) 3 211 834
e sam@wxs.nl

Contactpersoon:

drs. W.J. Staal
ir. J. van Biesen



Service- en Adviesbureau 113, stedebouwkundig advies en ontwerp

Belvédèrebos 1D, Postbus 7132
2701 AC Zoetermeer
t (079) 3 200 151
f (079) 3 200 152

Contactpersoon:

dhr. ir. H. Barend BNSP



Sonsbeek Adviseurs BV

Burgemeestersplein 2
6814 DM Arnhem
t (026) 445 62 55
f (026) 351 37 81
e sonsbeek@sonsbeek.nl
w www.sonsbeek.nl

Contactpersoon:

dhr. ir. R.A. Jekel



**Stedebouwkundig Adviesbureau
Eindhoven BV**

Stratumsedijk 27
5611 NB Eindhoven
t (040) 212 55 75
f (040) 212 71 55
e sae@sab.nl

Contactpersoon:
ir. R. Blondel

**Hein Struben Advies b.v.
Stedebouw &
Management & Mediation**

Kweekduinweg 2
2051 EL Overveen
t (023) 5 253 448
f (023) 5 263 654
e hstruben@xs4all.nl

Contactpersoon:
dhr. ir. H.W. Struben



Taken Landscapsplanning BV

Kapellerlaan 179
Postbus 120
6040 AC Roermond
t (0475) 330 271
f (0475) 330 010
e roermond@taken.nl

Contactpersoon:
mevrouw ing. A.E.M. Herremans

Vestiging Arnhem
Sweerts de Landasstraat 59
6814 DB Arnhem
t (026) 4 434 460
f (026) 4 434 462
e arnhem@taken.nl

Contactpersoon:
de heer drs. R.G.M. Walenbergh

Tauw Financial Consultants

Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
t (030) 2 824 888
f (030) 2 824 816

Contactpersoon:
mw. ir. M.V. Helmich

TNO Inro

Postbus 6041
2600 JA Delft
t (015) 2 696 829
f (015) 2 624 341
e sub@inro.tno.nl
w inro.tno.nl

TNO Inro verricht onderzoek naar en geeft advies over verkeer, vervoer, bedrijfsoverschrijdende logistiek, regionale economie en ruimtelijke planning. TNO Inro is multidisciplinair samengesteld en omvat onder andere planologen, bestuurskundigen, informatici, verkeerskundigen en economen.

Contactpersonen:
drs. Th. A.M. Reijs

**Vermehr-Rhemrev
Stedebouw en Landschap**
Sweerts de Landasstraat 62
6814 DH Arnhem
t (026) 4 437 273
f (026) 3 519 201

Contactpersoon:
dhr. R. Rhemrev



**VHP
stedebouwkundigen +
architecten +
landschapsarchitecten BV**

Prins Hendrikkade 14
Postbus 9031
3007 AA Rotterdam
t (010) 4 520 744
f (010) 4 532 454

e vhp@vhp.nl
w http://www.vhp.nl

Contactpersonen:
dhr. ir. R. Klein Breteler
dhr. ir. F. Marks

WAdvising B.V.

Juridische advisering
ruimtelijke ordening en milieu
Selma Lägerloferf 115
Postbus 8124

3301 CA Dordrecht
t (078) 6 212 971
f (078) 6 166 887
e h.s.weeda@wxs.nl

Contactpersoon:
dhr. mr. H.S. Weeda

WISSING



**Wissing Stedebouw en
Ruimtelijke Vormgeving b.v.**

Postbus 37
2990 AA Barendrecht
t (0180) 613 144
f (0180) 620 461
e info@wissing.nl
w www.wissing.nl

Contactpersoon:
dhr. E.A.C. Bijl

stedebouwkundig
adviesbureau
witpaard
partners

**Stedebouwkundig Adviesbureau
Witpaard -partners**

Melkmarkt 45
Postbus 1158
8001 BD Zwolle
t (038) 4 216 800
f (038) 4 210 737
e bureau@witpaard.nl

Contactpersonen:
dhr. ing. B.W.M. Akkerman
dhr. C. Grit

**Zandvoort
Ordening &
Advies**



Postbus 19009
3501 DA Utrecht
Catharijnesingel 41, Utrecht
t (030) 2 308 411
f (030) 2 343 421
e Zandvoort@ZOA.nl

Contactpersoon:
dhr. ir. J.C. Vogelijn

ANTWOORDCOUPON

Ja, stuurt u mij vrijblijvend informatie over hoe mijn bureau vermeld kan worden in de rubriek 'Het Netwerk' van Stedebouw & Ruimtelijke Ordening.

Naam bureau

Adres

Postcode/Woonplaats

Contactpersoon

Telefoon Telefax

Kopieer, en stuur of fax deze bon ingevuld naar:

Wunnink Media, t.a.v. dhr. A. Petri, Kerketuinenweg 20a, 2544 CW Den Haag
telefoon (070) 309 99 22 fax (070) 309 99 13

Elk mens geeft op zijn manier uitdrukking aan z'n identiteit. De woning draagt daaraan zeker bij.

Bouwfonds probeert daar meer en meer op in te spelen. Met plannen voor verrassend vormgegeven woonwijken. En met het Persoonlijk Wonen Concept waarbij bewoners kunnen meebeslissen over de indeling van hun nieuwe huis.

Bij Bouwfonds bieden we daarvoor graag de ruimte.

ONDERWERP:

woningen met eigen identiteit

BIJZONDERHEID:

doorbraak in wonen op maat

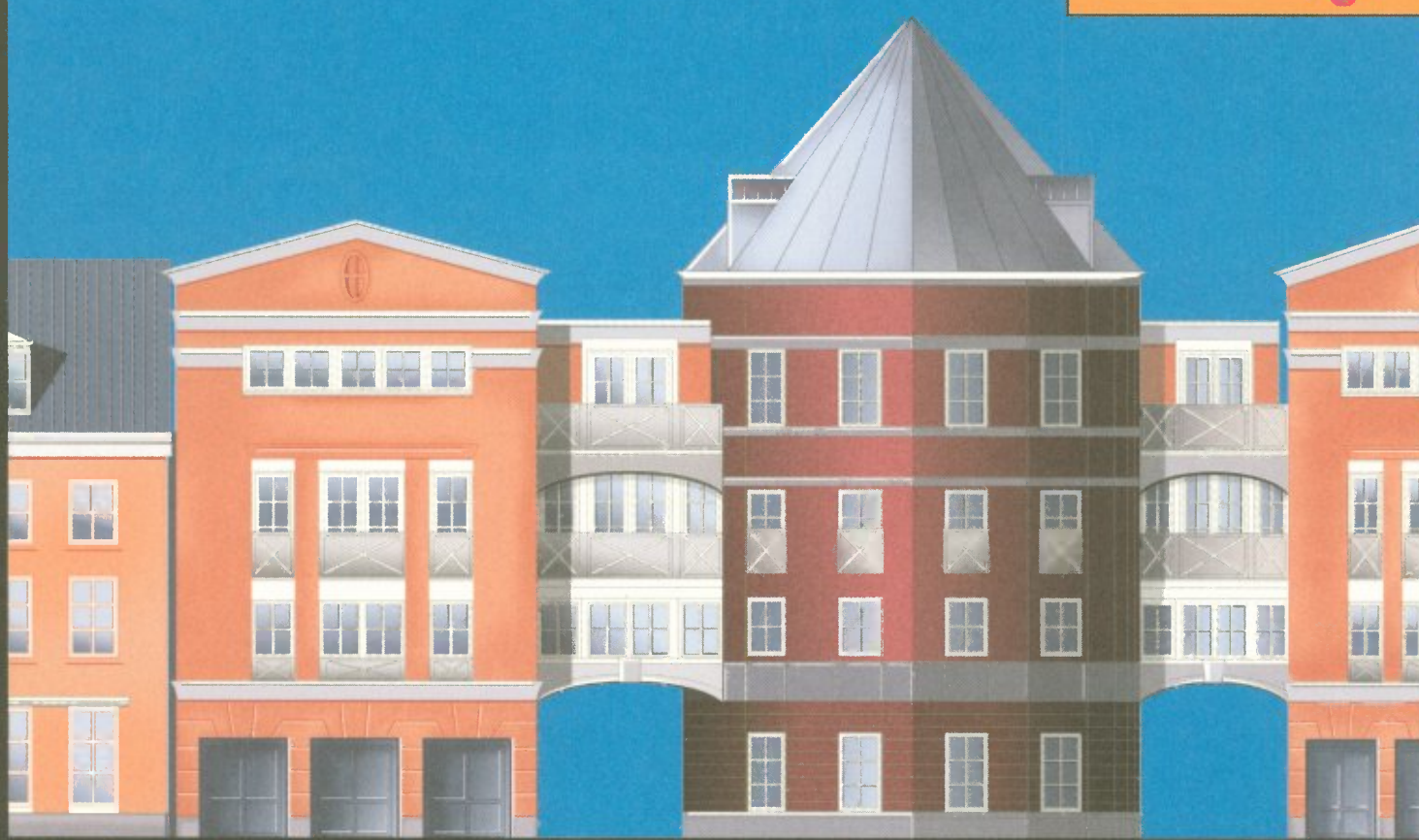
WANNEER:

in de nabije toekomst

MEER INFORMATIE:

www.bouwfonds.nl

Bouwfonds 



Ruimte
voor identiteit.

- Oplossingsgericht ontwikkelen
- Binnenstedelijk bouwen en herstructureren
- Omgaan met ruimtegebrek, anders kijken naar wonen
- Duurzaam bouwen? Duurzaam ontwikkelen!
- Woningcorporaties als partner
- Samenwerking = samen werken



PROPER
STOK

De uitdaging:

marktconforme
planontwikkeling met
meervoudige toekomstwaarde

Kwaliteit: het fundament van Proper-Stok

Proper-Stok is een onafhankelijke projectontwikkelaar, die door heel Nederland actief is op het gebied van woningbouw en commercieel vastgoed. Met een productie van ca. 2.000 woningen per jaar, zowel binnenstedelijk als in de uitleggebieden, zijn wij een toonaangevende partij in de woningmarkt.

Een groot deel van onze projecten wordt gerealiseerd op basis van integrale planontwikkeling, zodat optimale samenhang kan worden bereikt tussen alle elementen die een woonomgeving duurzaam meerwaarde geven: dé basis voor kwaliteit.

PROPER-STOK WONINGEN B.V.
Maasboulevard 148
3011 TX Rotterdam
Postbus 22050
3003 DB Rotterdam
Telefoon 010 - 413 70 50
Telefax 010 - 413 73 60
Internet: www.proper-stok.nl