



2020 - 2040

De 6 ruimtelijke opgaven

die het rijk ziet als belangrijkste
aandachtspunten voor 2020 - 2040

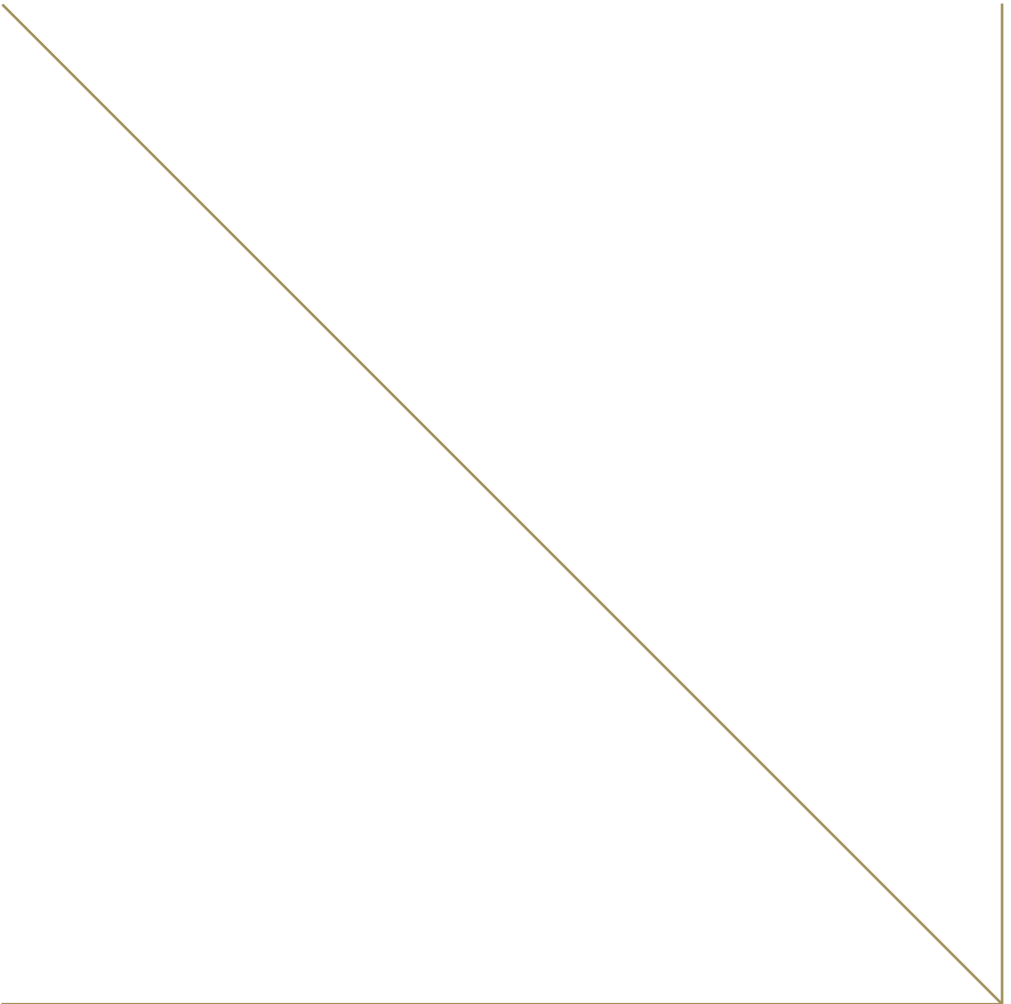




2020 - 2040

De 6 ruimtelijke opgaven

**die het rijk ziet als belangrijkste
aandachtspunten voor 2020 - 2040**





De 6 belangrijkste opgaven

- 1 Voorkomen dat verstedelijking stuit op grenzen van verdichting**
- 2 In goede banen leiden van de opeenstapeling van ruimteclaims en activiteiten rond steden**
- 3 Behoud en ontwikkeling van landschap en natuur**
- 4 Optimaliseren van samenhang in groei van mainports en achterlandverbindingen**
- 5 Anticiperen op krimp en onzekerheid**
- 6 Adaptatie aan klimaatverandering**

... en dat alles op duurzame wijze met adequate vormen van regie

Wat ziet het rijk als de belangrijkste ruimtelijke opgaven voor de lange termijn?

Daarover heeft minister Cramer november 2007 de Tweede Kamer een brief geschreven¹ met als bijlage de Verkenning Ruimtelijke Opgaven 2020 – 2040. Die door VROM/DGR uitgevoerde verkenning is een uitwerking van wat de planbureaus eerder al over de toekomst hadden gerapporteerd in hun scenariostudie Welvaart en Leefomgeving. Wij hebben in die uitwerking bekeken welke ruimtelijke consequenties de scenario's hebben, en in hoeverre het bestaande beleid op die ontwikkelingen

een robuust antwoord kan geven. Als opgaven zijn die ontwikkelingen geselecteerd die bij elk scenario extra aandacht vergen. Bij ongewijzigd beleid komen deze opgaven onvermijdelijk op ons af. De vraag is hoe wij ze het hoofd kunnen bieden. Daarom hebben de zes geïdentificeerde opgaven een belangrijke rol gespeeld bij het opstellen van de Strategische Kennis Agenda die medio 2008 door VROM/DGR is vastgesteld. Om de hoofdlijnen vast te houden van deze producten, is dit boekje gemaakt. Het vat de belangrijkste punten samen uit de kabinetsbrief en bijbehorende achtergronddocumenten.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2007 - 2008, 31 200 XI, nr. 20 4

Nederland in 2040

Volgens het hoogste groeiscenario (Global Economy) uit de planbureaustudie Welvaart en Leefomgeving:

Inwoners	+ 3,5 milj.
Huishoudens	+ 3,1 milj.
Woningbouw	+ 3,1 milj.
BBP/hoofd (2002 = 100)	221
Reizigerskilometers	+ 40 %
Goederenvervoer (ton km)	+ 120 %
Personenautobezit	+ 76 %
Congestie-uren	+ 70 %
Parkeerruimte	+ 70 %
Ziektelast chronisch fijn stof	+ 22 %
Sport/recreatieterrein	+ 75 %
Areaal glastuinbouw	+ 60 %
Areaal landbouw	- 15 %
Areaal natuur	+ 20 %
Areaal bedrijventerrein	+ 43 %
Energiegebruik	+ 55 %
Aardgasvoorraden	- 95 %

1. Voorkomen dat verstedelijking stuit op grenzen van verdichting

Verdichting van bestaande steden zal steeds gecompliceerder en kostbaarder worden. Gevaar is dat het noodzakelijke bouw- en vernieuwingsproces – noodzakelijk om aan de groeiende vraag te voldoen – op enig moment stopt. Of dat het ongewenste resultaten oplevert. Alle aspecten van stedenbouw en ruimtegebruik zijn hierbij in geding: bereikbaarheid, economisch en sociaal-maatschappelijk functioneren van woning- en arbeidsmarkt, leefomgevingskwaliteit, plus de eisen die klimaatverandering stelt aan de inrichting van de steden.

Bundeling van verstedelijking en infrastructuur en intensivering van grondgebruik in bestaand bebouwd gebied zijn duurzame ruimtelijke strategieën, die aanzienlijke bereikbaarheidswinst kunnen opleveren en landschappelijke waarden sparen. Maar met name de strategie van verdichting staat op den duur op gespannen voet met de gewenste kwaliteit van de leefomgeving. Terwijl die kwaliteitseisen stijgen kan verdichting uitpakken als een relatieve verslechtering. Tegenover oplopende kosten staat dan een steeds minder aantrekkelijke woonkwaliteit. Het is zeer de vraag of de maatschappelijke lasten die verdichting met zich brengt dan nog acceptabel zijn. Zodra de 'gemakkelijkste' locaties gebruikt zijn, is

de kans ook groot dat verdere verstedelijking vastloopt op velerlei complicaties. De verslechtering van de woonomgeving betreft met name de te verwachten geluidsbelasting en vermindering van het groen in en om de stad, en de daarmee samenhangende recreatieve mogelijkheden.

In de steden neemt de congestie toe, omdat de congestie van het hoofdwegennet zich verplaatst naar de stadsranden en het onderliggende wegennet. Door toenemend autobezit zal ook de parkeerdruk toenemen. In de grote steden zal op sommige plekken sprake zijn van bijna een verdubbeling van de benodigde parkeerruimte.

Gevreesd moet worden voor een toenemende mismatch tussen woonvoorkeuren en woningaanbod, voor ruimtelijke segregatie en een mismatch op de stedelijke arbeidsmarkt.

We moeten zeer alert zijn op deze ontwikkelingen. Nog onduidelijk is in welke steden, onder welke omstandigheden, op welk moment, en in welke vorm we zullen stuiten op de grenzen van wat maatschappelijk nog haalbaar en wenselijk is.

Op het gebied van stedenbouw, technologische ontwikkelingen en inrichting ligt hier een majeure opgave. Innovatieve oplossingen en duurzame alternatieven moeten een integraal karakter hebben. Het gaat



niet alleen om technologische vernieuwing in meervoudig ruimtegebruik; alle aspecten van stedenbouw en ruimtegebruik spelen op elkaar in. Denk aan bereikbaarheid, economisch en sociaal-maatschappelijk functioneren van woning- en arbeidsmarkt en leefomgevingskwaliteit. Daarbij komt dat klimaatverandering ons dwingt om meer ruimte voor groen en water te creëren in de steden, in verband met hittestress en wateroverlast. Deze relatieve verdunning van de stad is gunstig voor de kwaliteit van de leefomgeving maar kan op gespannen voet staan met de wens tot verdergaande verdichting.

In hoogste groeiscenario:

Woningbouw	+ 3.100.000
Parkeerruimte	+ 70%

2.

In goede banen leiden van de opeenstapeling van ruimteclaims en activiteiten rond steden

De nu nog open gebieden tussen steden in stedelijke netwerken zullen onder grote druk komen te staan. Aanvullende vormen van beleid en regie, met oog voor ruimtelijke kwaliteit, zijn nodig om tot duurzame resultaten te komen. We moeten nieuwe ruimtelijke strategieën, innovatieve functiecombinaties en bijbehorende beleidsinstrumenten ontwikkelen.

De ruimtedruk zal in absolute termen het meest groeien in de Randstad, maar in relatieve termen het meest in Gelderland en Brabant. Die druk zal zichtbaar worden in de nu nog groene randen rond de steden, door de grote ruimtevrage voor wonen, werken, recreatie, automobilititeit, waterbeheer en (incidenteel) luchtvaart. Gewaarschuwd moet worden voor verdere verrommeling van de stadsranden en congestie op de aanvoerwegen naar de steden. Kortom, het peri-urbaan gebied loopt vol. Alleen in het laagste groeiscenario zou krimp op de lange duur ook de meest verstedelijkte delen van het land bereiken.

Bij voortzetting van de huidige trend zal het areaal bebouwd gebied tot 2040 toenemen met 15 tot 26%. Bij een hoog groeiscenario zal de ruimtedruk vanuit de Randstad naar buiten 'uitschuiven'. In de Randstad en Noord-Brabant zijn nieuwe grote woonloca-

ties nabij de steden nodig. Nieuwe kantoren en bedrijven zullen terechtkomen in goed bereikbare gebieden langs het hoofdwegenet. Omdat de animo voor ruim en groen wonen groot is, mogen we ook een toename verwachten van verspreide bebouwing in Nationale Landschappen en aan randen van natuurgebieden.

Om deze ruimtedruk in goede banen te leiden is het nodig om alle ruimtevragers meer in samenhang te bezien. De meeste winst kan worden geboekt door vergroting van de samenhang tussen verstedelijking en infrastructuur, en de samenhang tussen veiligheid tegen hoog water en natuur- en landschapsontwikkeling. Ook de kwaliteit van de leefomgeving kan daarbij winnen. Voor de lange termijn zijn echter aanvullende vormen van beleid en regie nodig voor de nu nog open gebieden rond steden en in stedelijke netwerken. Bij vrijwel alle scenario's zal de ruimtedruk in deze gemakkelijk beschikbare gebieden problematisch worden – destemeeer naarmate verdichting in steden problematischer wordt en een uitweg zoekt. Uit de planbureaustudies is af te leiden dat het hele palet aan ruimteclaims in de gebieden rond de steden samenkomt. Er zal sprake zijn van ruimteclaims voor groener wonen, voor werken, voor infrastructuur (waarbij volgens de voorspellingen



de congestie zich verplaatst naar het onderliggende wegennet en de toegang tot de steden, wat de leefomgevingskwaliteit van deze gebieden onder druk zet); er zullen ruimteclaims zijn voor water (in verband met klimaatverandering), voor recreatie (waarbij nu al een tekort is dat ingelopen moet worden), voor logistieke activiteiten (gerelateerd aan de mainports, greenports en achterlandverbindingen) en daarbij moet ook nog sprake zijn van behoud en ontwikkeling van unieke natuurwaarden en landschappelijke waarden. Nadere bepaling is nodig welke (recreatieve/toeristische) functies passen in de stadsrand-zones en aan welke voorzieningen behoefte is. Bepaald moet ook worden waar in die zones ruimte is voor nieuwe grote woningbouwlocaties. Om bij deze complexiteit van opgaven sub-optimale resultaten te voorkomen zijn nieuwe ruimtelijke strategieën, innovatieve functiecombinaties en bijbehorende beleidsinstrumenten nodig.

Trendmatige toename areaal
bebouwd gebied: 15 tot 26 %

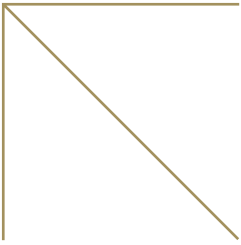
3. Behoud en ontwikkeling van landschap en natuur

Hoewel er nog vele onduidelijkheden zijn over lange termijn-ontwikkelingen, is de algemene verwachting dat de waarden van landschap en natuur onder druk blijven staan. Nieuwe instrumenten en regelingen zijn nodig om de gestelde doelen binnen bereik te brengen.

Veel soorten en habitats van Natura 2000-gebieden staan er ongunstig voor door de hoge milieu- en ruimtedruk. Het areaal natuur neemt toe dankzij realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), maar omdat de EHS versnipperd blijft is de ruimtelijke samenhang voor diersoorten onvoldoende. De milieudruk blijft hoog. De op behoud van bestaande soorten gerichte EHS is mogelijk ook niet goed toegesneden op de migratie en verandering van diersoorten en plantensoorten onder invloed van verandering van het klimaat. Wellicht zijn andere verbindingzones nodig. Wat betreft de rol van de grondgebonden landbouw als beheerder van het landschap is de vraag, in hoeverre planologische duidelijkheid kan bijdragen aan beheersing van agrarische grondprijzen en het creëren van schone buffers rond Natura 2000-gebieden. Herziening van het Europese gemeenschappelijke landbouwbeleid speelt een cruciale rol bij de ontwikkeling van dergelijke 'groene diensten'.

Wat betreft landschappelijke waarden zijn op het platteland twee belangrijke veranderingen gaande die het uiterlijk en de beleving sterk zullen beïnvloeden: het overgrote deel van de landbouw zal veranderen in een grootschalige en monofunctionele sector, incidenteel kunnen de overige bedrijven kleinschalige extensieve landbouw combineren met nieuwe activiteiten. Die kunnen variëren van recreatie en zorg tot opslag en transport. Het platteland zal door die schaalvergroting monotoner worden. Daar komt bij dat ook aan de andere kant, bij natuurgebieden, sprake is van schaalvergroting. Door wat de planbureaus noemen 'groene segregatie', tussen enerzijds monofunctionele landbouw en anderzijds monofunctionele natuurgebieden zal het platteland slechter te door kruizen worden voor de stedeling die rust en ruimte zoekt.

De randen van het platteland zullen door voortgaande verstedelijking blijven rafelen. In een gematigd groeiscenario zal het landbouwareaal tot 2040 afnemen in dezelfde mate als het is afgenomen van 1970 tot 2000. Dat wil zeggen dat al bij deze relatief gematigde ontwikkeling rond de 250.000 ha. van functie zal veranderen. Unieke landschappelijke gebieden (Nationale Landschappen) wacht een relatief sterke verstedelijking, met name in het westen van het land.



Wat betreft de ruimtelijke effecten van de scenario's hangt veel af van de effectiviteit van het beleid. Onderzoek is daarom nodig naar nieuwe instrumenten en regelingen die de gestelde doelen beter binnen bereik brengen. De bandbreedte van mogelijke ontwikkelingen op lange termijn is groot - dat stelt specifieke eisen aan de flexibiliteit van beleid, en zorgvuldig kennismanagement om de ontwikkelingen op tijd op waarde te kunnen schatten.

Al bij gematigde groei zal
250.000 ha landbouwgrond
van functie veranderen

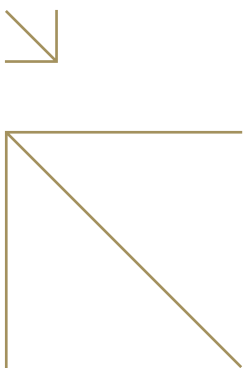
4. Optimaliseren van samenhang in groei van mainports en achterlandverbindingen

De ruimtelijke samenhang van havens, luchthavens, greenports, brainport, achterlandverbindingen en activiteiten daaromheen is van groot strategisch belang voor onze internationale concurrentiepositie. Optimalisering daarvan is een opgave met een bijzonder karakter omdat de bandbreedte van mogelijke ontwikkelingen groter is dan bij de overige strategische opgaven, en ook de ermee samenhangende investeringen en dus risico's.

De planbureaus verwachten dat Schiphol rond 2020 op grenzen aan de groei zal stuiten. In het hoogste groeiscenario wordt evenwel een stijging van het aantal passagiers verwacht van 40 miljoen in 2003 naar 80 miljoen in 2020 en meer dan 130 miljoen in 2040. Met een groei aan vliegbewegingen van 393.000 via 650.000 naar 1.050.000 in 2040. In het kielzog van die groei verwachten de gezamenlijke planbureaus lokaal grote toename van bedrijvigheid, verkeer, vervoer en vraag naar woningen, maar ook meer luchtvervuiling. Keuzes voor de ontwikkeling van regionale luchthavens zullen hun weerslag hebben op de regionale groei en (geluids)overlast.

Voor de ontwikkeling van de havens is het beeld diffuser. In het hoogste groeiscenario zal er nog sprake zijn van een verdubbeling

van de overslag in 2040, met een vraag naar zeehaventerreinen die zowel voor als na 2020 ongeveer 15 procent van het bestaande areaal is. Onder andere hierdoor zal de groei van het goederenvervoer meer dan verdubbelen. In het laagste groeiscenario verwachten de planbureaus op de lange duur echter krimp van havenactiviteiten. Alleen in dat scenario zal ook het goederenvervoer licht afnemen, zij het dat het wegtransport tot 2020 nog licht zal stijgen. Bij een gemiddelde groei zullen nog grote werklocaties tot ontwikkeling moeten komen. De vraag naar bedrijventerreinen evenwel vlak in alle scenario's na 2020 af. Schiphol en de havens van Rotterdam en Amsterdam vormen een logistieke driehoek, in relatie met de vier greenports en diverse belangrijke achterlandverbindingen (wegen, spoorwegen, vaarwegen). De vraag is hoe de ruimtelijke samenhang van de belangrijkste economische activiteiten binnen en buiten de Randstad zich op langere termijn ontwikkelt. Dat wil zeggen: de ruimtelijke samenhang van havens, luchthavens, greenports, brainport, achterlandverbindingen en activiteiten daaromheen, gezien tegen de achtergrond van de ontwikkelingen in bedrijvigheid elders in Nederland. Het al dan niet uitplaatsen van een deel van de vluchten van Schiphol kan daarop van grote invloed zijn,



evenals betere aantakking van diverse steden op het netwerk van hogesnelheidstreinen. Ook maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de invloed van ICT op woonwerkpatronen, spelen een rol.

Deze strategische opgave heeft een bijzonder karakter omdat de bandbreedte van mogelijke ontwikkelingen groter is dan bij de overige opgaven, en ook de ermee samenhangende investeringen. Gezien deze risico's is het van het grootste belang om de ruimtelijke samenhang van dit 'economische landschap' te optimaliseren.

In hoogste groeiscenario:

Goederenvervoer	+ 120 %
Areaal glastuinbouw	+ 60 %
Energiegebruik	+ 55 %
Congestie-uren	+ 70 %

5. Anticiperen op krimp en onzekerheid

Weliswaar heeft ruimtelijke planning altijd met onzekerheden gewerkt, maar nieuw is of er wel of geen demografische groei zal zijn. Zo ook de schaal waarop die vraag zich aandient, en alle effecten vandien.

Drie dimensies van onzekerheid zijn aan de orde: op welk moment krimp te verwachten is, waar krimp te verwachten is, en welke spanning dit oplevert met de gewenste kwaliteit van de leefomgeving. De vraag is met welke flexibiliteit in investeringsbeleid en instrumentarium risico's rond onzekerheden kunnen worden geminimaliseerd. Vooral bij investeringen in infrastructuur en herstructurering van steden.

In veel regio's zal de ruimtelijke ordening te maken krijgen met een nieuw soort onzekerheid, waar weinig ervaring mee is, namelijk of er wel of geen demografische groei zal zijn, met alle effecten vandien. De demografische krimp die zich nu al in sommige gebieden voordoet, kan zich uitbreiden tot grote delen van het land en daar leiden tot afname van de ruimtedruk. Dat confronteert het ruimtelijk beleid met geheel nieuwe dilemma's, onder andere hoe bij krimp herstructurering en kwaliteitsverbetering tot stand kunnen worden gebracht. In de toekomst zullen de kwaliteitseisen die aan de ruimtelijke inrichting worden

gesteld, hoger en gevarieerder zijn. Daarbij speelt een rol dat de structuur en samenstelling van bevolking en economie flink zullen veranderen. De onzekerheid rond krimp en groei betreft dus drie dimensies: het moment, de locatie/regio, en de kwalitatief gewenste invulling van de locatie. In de huidige situatie kan stedelijke herstructurering profiteren van de opbrengsten van groei in uitbreidingslocaties. Valt op termijn die groei weg, dan is een andere systematiek, of een ander instrumentarium nodig om toch te komen tot de gewenste balans van kosten en kwaliteit.

Het vraagstuk van krimp en onzekerheid kan nog ongekende dimensies aannemen. Nader onderzoek is noodzakelijk of geanticipeerd moet worden op groei of op krimp, en hoe we kunnen anticiperen: met welke flexibiliteit in investeringsbeleid en met welk instrumentarium kunnen wij de onzekere risico's minimaliseren?



Nederland in 2040

Volgens het laagste groeiscenario (Regional Communities) uit de planbureaustudie Welvaart en Leefomgeving:

Inwoners	- 0,4 milj.
Huishoudens	+ 0,0 milj.
Woningbouw	+ 0,4 milj.
BBP/hoofd (2002 = 100)	132
Reizigerskilometers	+ 5 %
Goederenvervoer (ton km)	- 5 %
Personenautobezit	+ 15 %
Congestie-uren	- 70 %
Parkeerruimte	+ 15 %
Ziekte last chronisch fijn stof	+ 1 %
Sport/recreatieterrein	+ 18 %
Areaal glastuinbouw	- 45 %
Areaal landbouw	- 10 %
Areaal natuur	+ 22 %
Areaal bedrijventerrein	- 3 %
Energiegebruik	- 5 %
Aardgasvoorraden	- 75 %

Mutaties t.o.v 2002. Bij indexering is 2002 = 100.

6. Adaptatie aan klimaatverandering

Het klimaatbestendig maken van Nederland is één van de grootste opgaven waar ruimtelijke ordening op (inter)nationaal schaalniveau voor staat. Integraliteit in de oplossingen met de opgaven voor natuur, infrastructuur, landbouw, recreatie en (her)inrichting van het stedelijk gebied is een vereiste.

De planbureaus besteden veel aandacht aan de mogelijke gevolgen van klimaatverandering voor een duurzame ruimtelijke inrichting van het land. Dit betreft ook de ruimtelijke consequenties van ander energiegebruik. Wat dat laatste betreft zien zij weinig toekomst in de teelt van landbouwproducten voor biobrandstoffen, en verwachten ook voor het overige dat de ruimtelijke opgave gerelateerd aan ander energiegebruik beperkt zal blijven. Wat betreft de gevolgen van de klimaatverandering is de conclusie dat laag Nederland en de Randstad nog eeuwen bestendig kunnen zijn tegen klimaatverandering en zeespiegelstijging, zij het dat forse inspanningen nodig zijn om het veiligheidsniveau te handhaven en eventuele schade beperkt te houden. Ook het riviersysteem zou robuuster gemaakt moeten worden, wat grote investeringen zou vergen voor de periode tot 2040 en verder.

De noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen in het rivierengebied, het IJsselmeergebied en de Zuid-West Delta bieden overigens kansen voor natuurontwikkeling. In laag Nederland biedt extra waterberging kansen voor bijzondere kwaliteiten bij de ontwikkeling van nieuw stedelijk gebied en herstructurering in bestaand stedelijk gebied. Naast adaptatie is mitigatie van belang: dat omvat onder andere energiebesparing, verhoging van het aandeel duurzame energie en reductie van broeikasgassen van 30% in 2020 (ten opzichte van 1990). Ruimtelijke ordening kan ook hier een belangrijke rol spelen.

Het klimaatbestendig maken van Nederland is door het veelomvattende karakter ervan, de schaal van noodzakelijke ingrepen en structurele aanpassingen, één van de grootste ruimtelijke opgaven. Niet alleen voor het rijk maar voor rijk, gemeenten, provincies en waterschappen gezamenlijk. De wateropgave moet steeds worden verbonden met de opgaven voor natuur, infrastructuur, landbouw, recreatie en (her)inrichting van het stedelijk gebied. Een versnelde aanpak is nodig voor verbetering van de veiligheid bij de kust en primaire waterkeringen.

En wat vinden Nederlanders hiervan?

Uit divers onderzoek blijken Nederlanders al jarenlang consistent in hun wensen en zorgen over hun omgeving. Ze hechten aan groen, rust en ruimte, maar zien het voller en drukker worden. Recent is daar zorg over de gevolgen van klimaatverandering bijgekomen. Het algemene gevoel is dat de samenleving onder druk staat. In de zorg om de eigen omgeving domineren fysieke aspecten, zoals toename van bebouwing. Sociale aspecten (waaronder gevolgen van immigratie) domineren als het om Nederland als geheel gaat. Gevraagd naar de verwachtingen voor 2040 is men over het algemeen somber. Opvallend optimistisch is men over de kansen voor schone energie. Ook heeft Nederland nog steeds aantrekkelijke natuur als troefkaart. Vier typen Nederlanders zijn te onderscheiden. Voor randstedelingen nemen sociale spanningen toe. De aanwezigheid van andere etnische en religieuze (met name islamitische) groepen is daarbij de grootste bron van zorg. Die bepaalt in de ogen van velen de kwaliteit van de leefomgeving.

Dorpelingen in de Randstad zijn vooral bezorgd over oprukkende bebouwing en congestie. Voor hen verslechtert de bereikbaarheid van de stedelijke voorzieningen.

Buiten de Randstad maken liefhebbers van groen en ruimte zich zorgen over druk op de natuur en veranderingen in de landbouw. Zij willen in een ruime, stille, landelijke omgeving

wonen, ook met het oog op de kinderen.

Een laatste, niet onaanzienlijke groep buiten de Randstad ziet zichzelf als weinig kansrijk wat betreft werk en woonomgeving. De leegloop van het platteland in de meer perifere provincies en de economische inactiviteit die daar de kop opsteekt is een grote bron van zorg voor deze mensen. Ook als het nu nog redelijk goed gaat, maakt men zich, gevraagd naar de toekomst, zorgen of men dan nog wel toegang zal hebben tot het type wonen, werken en leven dat men wil.

Creatieve geesten gevraagd naar een meer intuïtieve benadering van de toekomst, slaan een veel luchtiger toon aan. Wat wetenschappers en beleidsmakers zien als problemen – klimaatverandering, demografische krimp – prijzen zij als kansen voor vernieuwing en kwaliteitsverbetering. Als nieuwe thema's agenderen zij de behoefte aan ruimte voor informeel bouwen en zelfredzaamheid. In 'krimpende' gebieden is plaats voor experimenten met autarkie. Deze focus op het individuele en lokale schaalniveau combineren creatieve geesten als vanzelfsprekend met een mondiale blik. Opvallend is dat het nationale schaalniveau nauwelijks nog als relevant (bestuurlijk) schaalniveau aan de orde is. Creatieve geesten dagen de ruimtelijke ordening uit om minder te ordenen en meer speelruimte te laten voor variëteit.



Nederland in 2040

Volgens het 'trendscenario' Transatlantic Market uit de planbureaustudie Welvaart en Leefomgeving:

Inwoners	+ 0,9 milj.
Huishoudens	+ 1,5 milj.
Woningbouw	+ 1,5 milj.
BBP/hoofd (2002 = 100)	195
Reizigerskilometers	+ 20 %
Goederenvervoer (ton km)	+ 65 %
Personenautobezit	+ 42 %
Congestie-uren	- 10 %
Parkeerruimte	+ 42 %
Ziektelast chronisch fijn stof	+ 26 %
Sport/recreatieterrein	+ 33 %
Areaal glastuinbouw	+ 5 %
Areaal landbouw	- 15 %
Areaal natuur	+ 20 %
Areaal bedrijventerrein	+ 23 %
Energiegebruik	+ 40 %
Aardgasvoorraden	- 85 %

Mutaties t.o.v 2002. Bij indexering is 2002 = 100.



Dit is een publicatie van: **Ministerie van VROM**
→ Rijnstraat 8 → 2515 XP Den Haag → www.vrom.nl

Ministerie van VROM →

staat voor ruimte, milieu, wonen, wijken en integratie. Beleid maken, uitvoeren en handhaven.

Nederland is klein. Denk groot.

