



& NIEUWE GENERATIES & NIEUWE STEDEN

Regio Twente

Dwarsdoorsnede NL

Nieuwe Generaties & Nieuwe Steden

Dwarsdoorsnede NL

Regio Twente

Nieuwe Generaties & Nieuwe Steden Dwarsdoorsnede NL

Regio Twente

- 6 **Voorwoord**
Rein Sohilaït, Vivian Sonnega en Yvonne Lub
- 8 **Gebiedsschets regio Twente**
Jan Stegink en Peter van Roosmalen
- 10 **Twente analyse en visie in beeld**
Bastiaan Woudenberg, Bjorn Mensink,
Mark Lebbink
- 26 **Twente in het jaar 2040**
Bijna een uur reizen voor 17 kilometer van dorp naar stad
Paul Abels
- 30 **Zonder de belofte van vooruitgang
op zoek naar identiteit en uitwisseling**
Ivan Nio
- 32 **Nawoord**
Rein Sohilaït en Vivian Sonnega

Colofon

1. VOORWOORD

Nieuwe Generaties & Nieuwe Steden

Dwarsdoorsnede NL

Auteurs

Rein Sohilait

Senior adviseur/
onderzoeker FORUM

Vivian Sonnega

Onderzoeker FORUM

Yvonne Lub

Coördinator Podium
voor Architectuur
Haarlemmermeer
en Schiphol

Initiatiefnemers

Hoe wil de nieuwe generatie in de toekomst wonen en werken?

Volgens de FORUM-publicatie 'Integratie en de metropool. Perspectieven 2040' (2011), ontbreekt het niet aan scenario's of plannen over hoe Nederland er in de toekomst uit zou moeten zien. Dit boek pleit echter voor een duurzaam demografisch inzicht in de stedelijke vergezichten, naast de gebruikelijke ruimtelijke, economische en infrastructurele scenario's. De vraag wie er straks wonen in deze vergezichten wordt te weinig gesteld. Wat zijn de behoeftes van die nieuwe generaties, inclusief culturele en etnische diversiteit, voor de toekomstige leefomgeving op het gebied van wonen en werken? En wat zijn de consequenties van de diverse leefstijlen en deze behoeftes van de nieuwe generaties voor de ruimtelijke inrichting van ons land? Deze vragen vormen aanleiding voor een onderzoek, een zoektocht over de dwarsdoorsnede van het land, vanuit regio's met enorme verschillen in gebiedskenmerken en bevolkingssamenstelling, zowel onderling als binnen de regio's zelf. Van stedelijk, hoog dynamisch, divers, jong, hoogopgeleid en groeiend tot (meer) landelijk, behoudend, gelijksoortig, oud, laagopgeleid en krimpend.

Dwarsdoorsnede NL

FORUM, Instituut voor Multiculturele Vraagstukken, en drie architectuurcentra van west naar oost in een dwarsdoorsnede door het land startten een interdisciplinair onderzoek naar de visie van nieuwe generaties op de toekomstige leefomgeving (2030) met de titel 'Nieuwe Generaties & Nieuwe Steden. Dwarsdoorsnede NL'. Vanuit het westen Podium voor Architectuur Haarlemmermeer en Schiphol (Hoofddorp), in het midden van het land Architectuurcentrum Aorta (Utrecht) en in het oosten Architectuurcentrum Twente (Enschede). De samenwerkingspartners (FORUM en de drie architectuurcentra) hebben studenten met verschillende studieachtergronden gevraagd na te denken over de vraag: hoe wil de nieuwe generatie in de toekomst wonen en werken? De studenten hebben, passend bij de demografische en economische trends uit de betreffende regio, elk op eigen wijze een antwoord gezocht. Zij werden hierbij ondersteund door de samenwerkingspartners, de kennispartners uit het HBO en universiteiten, hun eigen docenten en een regiroleider met kennis en kunde in de regio. Ook belangrijke regionale spelers en belanghebbenden zoals gemeenten, woningcorporaties en

bedrijven hebben meegewerkt. De regio's en hun studenten hebben op deze manier zowel afzonderlijk, als gezamenlijk, gewerkt aan een duurzaam en demografisch inzicht en mogelijke ruimtelijke consequenties voor de toekomst. Of beter geformuleerd: voor de toekomst(en).

Richtingaanwijzers toekomst(en)

De onderzoeken resulteren in richtingaanwijzers naar visies op of wensen over de toekomstige leefomgeving. Elke regio heeft een eigen katern dat afzonderlijk gelezen kan worden. Hierin presenteren de studenten (een deel van) hun onderzoek in een artikel en reflecteren regionale en landelijke experts hierop. De regio Haarlemmermeer en Schiphol focust zich met name op de vraag in hoeverre men zich thuisvoelt in de regio. Wat is daarvoor nodig? Voelt de nieuwe generatie zich thuis in de samenleving, in een groep, in Haarlemmermeer, een Vinex wijk of een kantorenpark? Waar identificeert de steeds meer diverse nieuwe generatie zich mee? Willen zij zich onderscheiden of zoeken zij binding? In de regio Utrecht staat de vraag waar de nieuwe generatie zzp'ers wil werken centraal. Aan huis, buitenshuis, in de buurt, in een globaal netwerk? Wordt werken een leidend principe in het leven van de nieuwe generatie? Of toch wonen? In de regio Twente ontkomt de nieuwe generatie niet aan de groei en krimp en de grote verschillen tussen woningvraag en het aanbod die op dit moment in de regio spelen. Wil de nieuwe generatie stedelijk of landelijk wonen? En welke rol speelt de bereikbaarheid hierbij? Gezamenlijk vormen de drie katernen de publicatie 'Nieuwe Generaties & Nieuwe Steden. Dwarsdoorsnede NL'.

Deze publicatie is bestemd voor beleidsmakers, stakeholders en andere geïnteresseerden om bewustwording te creëren dat ook een duurzaam demografisch inzicht nodig is bij het formuleren van toekomstvisies op de stad, het dorp en ons landschap. De nieuwe generaties moeten de hoofdrol spelen in onze nieuwe steden.

Vooraf stelden we ons vele vragen. Het onderzoek heeft veel informatie, inzichten en voeding tot nieuwe vragen opgeleverd. Wij willen de auteurs, in het bijzonder de studenten, en alle partners bedanken voor hun bijdragen hieraan. De uitkomsten zullen als basis dienen voor vervolgonderzoek in de jaren 2014-2016. Met wederom nieuwe generaties van diverse leeftijden en met diverse leefstijlen. Zij zijn en hebben tenslotte de toekomst(en).

N.B. de artikelen en onderzoeken zijn op te vragen bij het Podium voor Architectuur Haarlemmermeer en Schiphol via info@podiumarchitectuur.nl.



Roombeek (foto: Sander Lap)

2. GEBIEDSSCHETS REGIO TWENTE

Auteurs

Jan Stegink

Regioleider Twente

Peter van Roosmalen

Coördinator

Architectuurcentrum

Twente

De regio Twente kenmerkt zich in dynamiek in twee lagen. De economische dynamiek van de steden Almelo, Enschede en Hengelo met daaraan gekoppeld de doorvoerfunctie van goederen over weg, water en spoorrails tegenover de sociale dynamiek van rust en kleinschaligheid van het buitengebied. Twente wordt hierdoor geconfronteerd met een spanningsveld tussen de gewenste snelheid van regionale economische ontwikkelingen en het behoud en/of versterking van het buitengebied (natuurgebied). De constatering is dat de geschetste twee lagen niet specifiek gescheiden worden door stad en buitengebied alhoewel dit wel in eerste instantie zich laat aanzien. Op het moment dat men zich verdiept in de economische ontwikkeling van Twente wordt zichtbaar dat zowel de stad als het buitengebied en haar ondernemers nationale en internationale relaties hebben. Dit geldt ook voor de regionale economische ontwikkeling waar kleinschalige ondernemingen (middenstanders en migrantenondernemers) voor nieuwe impulsen zorgen. De vraag is dan ook hoe de dynamische Twentse steden zich verhouden tot de kleinere dorpen in het buitengebied noordoost Twente waar voor de toekomst sprake is van demografische krimp.

In 2012 telde Twente ruim 627.000 mensen. De helft van de Twentanaren woont in de drie grootste steden Enschede (158.000 mensen), Hengelo (81.000 mensen) en Almelo (73.000 mensen). De bevolking van Twente is de afgelopen jaren sterk vergrijsd. Van de inwoners is 17% boven de 65 jaar. Als gevolg van demografische krimp zal in noordoost Twente, in de gemeenten Dinkelland en Tubbergen, een (verdere) bevolkingsdaling ontstaan. De verwachting is dat in 2040 het inwonersaantal in deze twee gemeenten met 12% zal zijn gedaald. Een belangrijk deel van deze krimp ontstaat door het wegvallen van arbeidsplaatsen. De gemeente Dinkelland met daarin de dorpen Denekamp, Ootmarsum en Weerselo zal ook een verandering van de leeftijdsopbouw ondergaan. De gemeente zal ontgroenen en vergrijzen. In 2012 was het percentage 65-plussers in de gemeente Dinkelland 18% en Tubbergen 15% (Twente index 2011 en FORUM 2012).

Tegenover krimp in het noordoosten van Twente staat dynamiek in de stedenband van Twente. De steden Almelo, Enschede en Hengelo hebben ieder hun eigen ontwikkelingen welke

zowel in arbeidsplaatsen als in het bevolkingsaantal voor een groei zorgen in deze gemeenten. Deze dynamische ontwikkelingen zijn van invloed op de gekozen stedenbouwkundige ontwikkelingen en het vasthouden aan gekozen beleid evenals het stimuleren van innovatie. Zo kent Enschede een dynamiek in de binnenstad en de nieuwbouwwijk Roombeek welke tussen het centrum van Enschede en het door te ontwikkelen vliegveld Twente ligt. Roombeek heeft zich ontpopt als een multiculturele wijk met veel kleine ondernemers. Specifieke kennisontwikkeling van onder andere de nano technologie op de Universiteit Twente zorgt voor wereldwijde erkenning en de komst van vele internationale onderzoekers die bijdragen aan de regionale economie en versterking van Twente als regionaal sociaal en economisch gebied.

In dit onderzoekstrajet Nieuwe Generaties & Nieuwe Steden richt de regio Twente zich op de gevolgen van de dynamiek van de Twentse steden en bevolkingsdaling. Door de ontgroening zal de invloed van nieuwe generaties mogelijk achterwege blijven in het buitengebied. Betekent dit dat een dorp als Denekamp meer een meer vergrijsd en de krimp door ontgroening exponentieel zal toenemen? Daarentegen is de fysieke afstand tot de Twentse stedenband beperkt en kunnen nieuwe infrastructurele ontwikkelingen het scenario van krimp wellicht in een ander, kansrijker voetlicht plaatsen. Kunnen de steeds meer specialistische ontwikkelingen van het vervoer gemeenten als Dinkelland en Tubbergen laten aansluiten bij de dynamiek van de stedenband en voor een ommekeer van de krimp in deze regio's zorgen? Denk hierbij aan fietssnelwegen met een doorontwikkeling van de elektrische fiets. Kan de ontsluiting van het buitengebied door voertuig specifieke infrastructuur hier een rol in spelen? Maar denk ook aan de ontwikkeling van het vliegveld Twente en aansluiting naar de stad en campus; de verbinding van het vliegveld met het openbaar vervoer en het treinstation van Enschede; de ontsluiting van het vliegveld naar de A1; het transport over water door het verbinden van het Twente - kanaal met de vaarroute richting Duitsland/Berlijn en de aansluiting van het transport over water op het spoorwet. Met andere woorden: kan een toenemende regionale economie, veranderende infrastructuur en transportmiddelen de krimp van de buitengebieden beperken of zelfs kantelen? En kan de regionale dynamiek welke in de afgelopen tien



Roombeek (foto: Sander Lap)

jaar is ontstaan worden vastgehouden en hoe zorgt de nieuwe generatie dat de aanwezige flow zich voortzet? Wat is de invloed van deze grootschalige ingrepen op de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving? Met andere woorden kan een toenemende regionale economie, veranderende infrastructuur en transportmiddelen de krimp van de buitengebieden beperken of zelfs kantelen?

In dit kader zijn de onderzoeksvragen van de drie studenten Stedenbouwkundig Ontwerpen Bastiaan Woudenberg, Bjorn Mensink en Mark Lebbink van de Saxion Hogeschool (Deventer) samen met 2e jaars studenten Cross Media design van AKI – ArtEZ Enschede door historicus Paul Abels uitgewerkt in een essay. De drie studenten concluderen in hun onderzoek op locaties in Enschede en Denekamp over verstedelijking van wijken en verbinding (mobiliteit) stad en platteland in netwerkstad Twente dat er grote behoefte is aan een nieuw concept op het gebied van openbaar vervoer. Zoals toekomstige stedenbouwkundige ontwerpers betaamt hebben zij hun analyse van de regio en hun visie op de oplossing voor de toekomst in beeld gepresenteerd. Historicus Paul Abels beschrijft ter afsluiting in zijn essay het verloop van dit door de studenten doorlopen onderzoek en stelt dat de bedachte oplossing 'Sky Tran' door de studenten om bijna een uur reizen te overbruggen voor 17 kilometer tussen stad en platteland in Twente het voorbeeld is voor het nieuwe denken door de nieuwe generaties. Hun frisse ideeën over geavanceerde vormen van vervoer zullen landelijk én stedelijk leven in Twente bevorderen.

Met dank aan:

Bastiaan Woudenberg, Bjorn Mensink, Mark Lebbink, studenten stedenbouwkundig ontwerpen Saxion Hogeschool Deventer | Kasper van Zuilekom, Assistant Professor Vakgroep Verkeer, Vervoer & Ruimte Universiteit Twente | Nicoline Loeper Architect en Docent Stedenbouwkundig Ontwerpen Saxion Hogeschool Deventer | Hein Jan Geerdink, docent Cross – Media Design, AKI – ArtEZ Enschede | Debbie Kluin, Beleidsambtenaar Maatschappelijke Ontwikkeling Gemeente Dinkelland | Danielle Bonenkamp beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening Gemeente Dinkelland | Wim Verbakel Platform Initiatieven Tijdelijkheid Enschede | Ludwin Budde Platform Initiatieven Tijdelijkheid Enschede | Paul Abels Historicus

3. TWENTE ANALYSE EN VISIE IN BEELD

Auteurs

Bastiaan Woudenberg,

Bjorn Mensink,

Mark Lebbink

Studenten

stedenbouwkundig

ontwerpen Saxion

Hogeschool Deventer



Roombeek (foto: Sander Lap)

Stedenbouwkundig Ontwerpen

Saxion hogeschool te Deventer



**HELLO
MY NAME IS**

Bastiaan,
Woudenberg.



**HELLO
MY NAME IS**

Bjorn,
Mensink.



**HELLO
MY NAME IS**

Mark,
Lebbink.

Denekamp

Buitengebied - Krimp - Rust







Gemeente Dinkelland, Denekamp

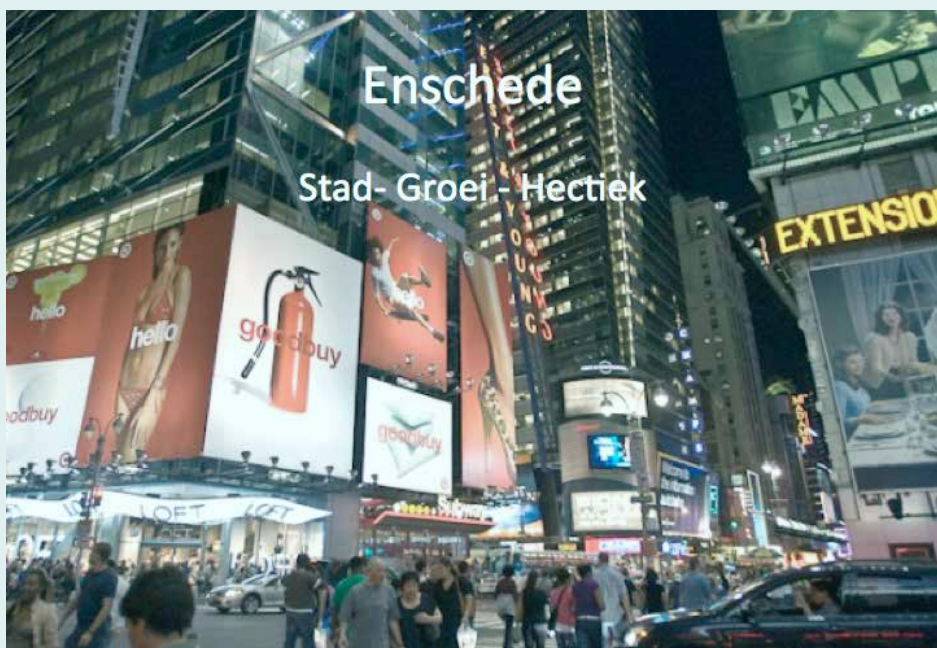


VERGRIJZING
Gemeente Dinkelland, Denekamp





VERGRIJZINGSCENARIO
Gemeente Dinkelland, Denekamp



Enschede
Stad- Groei- Hectiek

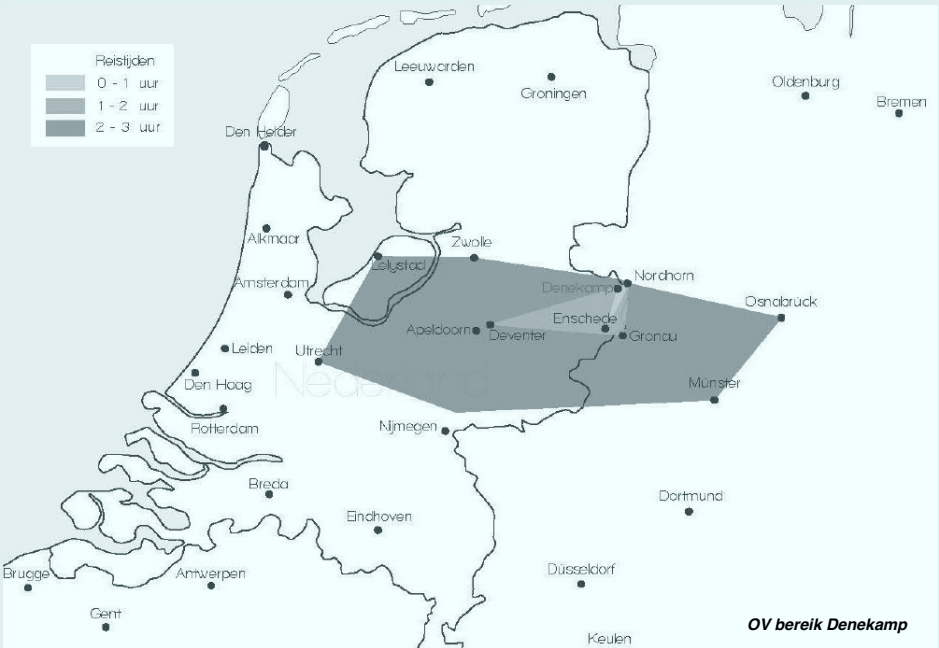


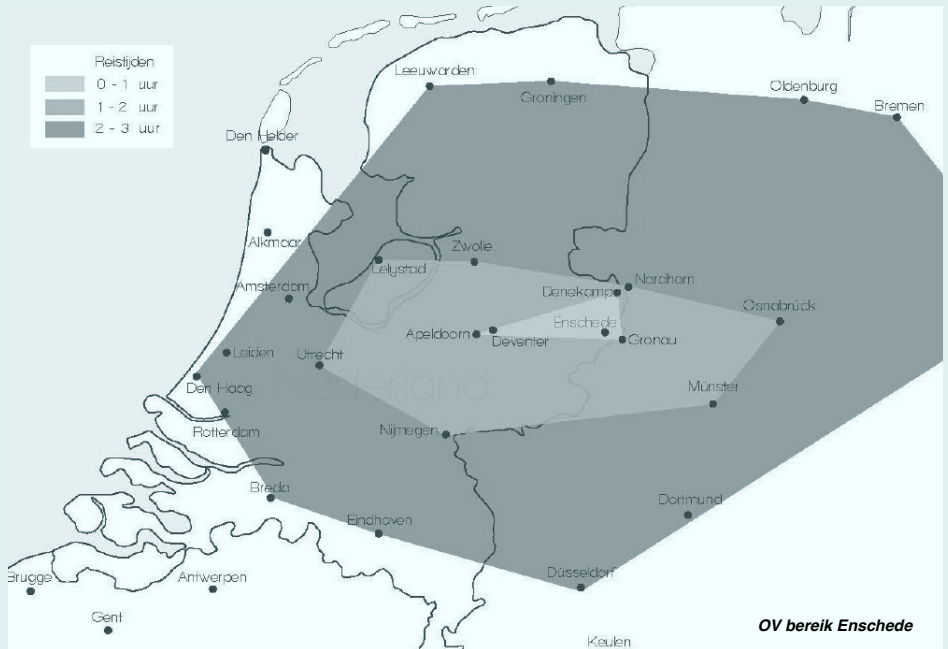
Enschede





OUDE STRUCTUREN, NIEUWE FUNCTIES
Gemeente Enschede, Roombeek







Step 1



Step 2



Step 3



Verstedelijking van een wijk

Zoals onderhand duidelijk is geworden, is het bereik van het dorp Denekamp extreem slecht en kan dit opgelost worden door een betere verbinding. We zullen verschillende mogelijkheden onderzoeken en overwegen.

De effecten van deze nieuwe verbinding kunnen uiteenlopen een oplopende tevredenheid over wonen het het landelijk gebied tot de herstructurering van de stad door afnemende interesse in de ruime, groene, landelijk opgezette 'huisje boompje, beestje wijken'



Stap 1

Bereikbaarheid en bereik van dorpen in Denekamp met de grote steden, als Enschede verbeteren.



Stap 2

Het "landelijk wonen" verdwijnt uit de stad naar de dorpen



Stap 3

Herorganisatie van de grotere steden (verstedelijking van de stad)



Landelijk maken van een wijk.

Dit noemen wij de scheiding tussen stedelijk en landelijk wonen, het begrip 'stedelijk' en het begrip 'landelijk' zijn lastig te definiëren en valt niet goed een vaste vorm aan te geven, het is als het ware een gevoel dat je krijgt bij een bepaalde plek. Dit concluderen wij uit een klein onderzoek (op locatie Enschede & Denekamp) dat we hebben gedaan met een groep van 16 studenten en andere geïnteresseerden.

Bij het onderzoeken van deze voorbeelden zijn we tot de conclusie gekomen, dat er niet veel projecten bekend zijn die toegepast kunnen worden op de situatie in Twente. We zullen een manier moeten vinden om mensen uit Denekamp zonder wachttijden of vaste vertrektijden binnen een kwartier in Enschede te krijgen. Dit het liefst, duurzaam, "groen", hightech en zo goedkoop mogelijk. De oplossing die wij hebben gevonden is genaamd, SkyTran.

Privé vervoer

Openbaar vervoer

	Auto	Wedgevoerd	Fiets	Skuteren	Bus	Trein
	100	10-20 km	1-10 km	< 100 km	< 20 km	< 75 km
Op vraag beschikbaar	✓	✓	✓	✓	✗	✗
Reis mogelijkheden	✓	✓	✓	✓	✗	✗
Verkeersopvang	✗	✓	✓	✓	✗	✓
Toegang winkelcentrum	✗	✓	✓	✓	✓	✓
Snelheid	max. 100 km per uur	5 km per uur	15 km per uur	max. 150 km per uur	max. 100 km per uur	max. 100 km per uur
Flexibele route	✓	✓	✓	✓	✗	✗
Laad capaciteit	✓	✗	✗	✓	✗	✓
Weggeeft	✓	✗	✗	✓	✓	✓
Weerbestendig	✓	✗	✗	✓	✓	✓
Signaaltaal	✓	✗	✗	✓	✗	✗
Beveiligd	hoog	zeer laag	laag	zeer laag	gemiddeld	gemiddeld
Financiële heffing kosten	hoog	geen	laag	geen	geen	geen
Gebruiksduur	hoog	laag	laag	laag	hoog	hoog
Zichtbaar	hoog	laag	laag	gemiddeld	gemiddeld	gemiddeld
Versuim	hoog	laag	laag	laag	gemiddeld	gemiddeld
Gebruikers comfort	hoog	laag	laag	gemiddeld	hoog	hoog
Codeknud	hoog	laag	laag	hoog	laag	laag



Skytran

De Skytran is een vervoersmiddel dat volgens ons project in de problematische situatie, in casus Denekamp, toegepast kan worden. Het SkyTran systeem bestaat uit aan rails hangende pads geschikt voor 2 personen. Deze pads stoppen bij stations aangegeven door de gebruiker. Deze gebruiker kan bijvoorbeeld via zijn telefoon een pad opvragen en vervolgens aangeven waar deze hem naar toe moet brengen. Wij denken dat dit goed te integreren valt met het huidige OV-chipkaart systeem als betaalmethode. De Skytran verbinding Denekamp-Enschede kent in ons ontwerp 3 stations. Enschede, Denekamp en Oldenzaal. Deze verbinding kan volgens ons ook worden uitgebreid als een netwerk voor de hele regio.



Traject 20 km



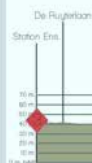
Station Enschede

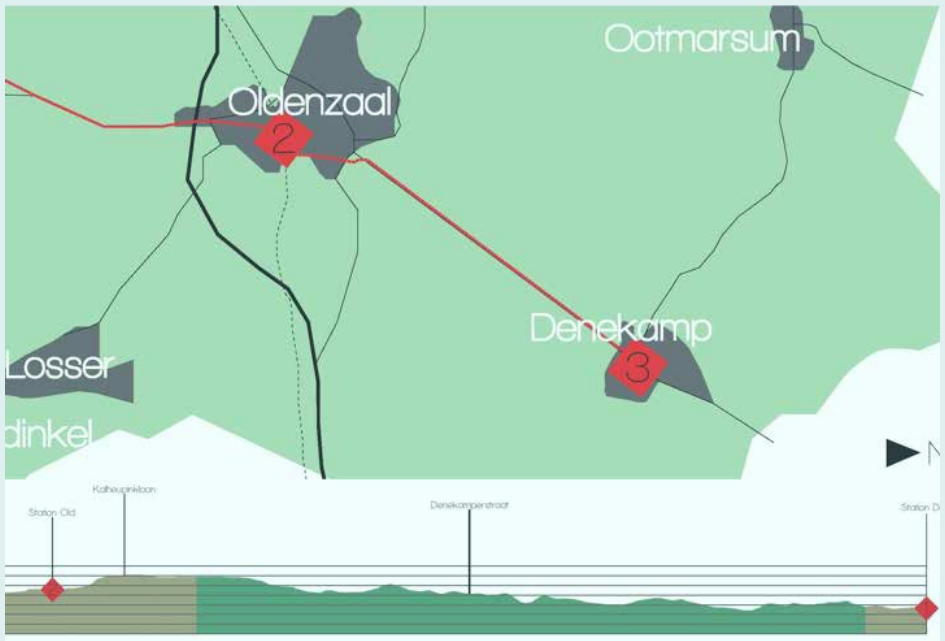
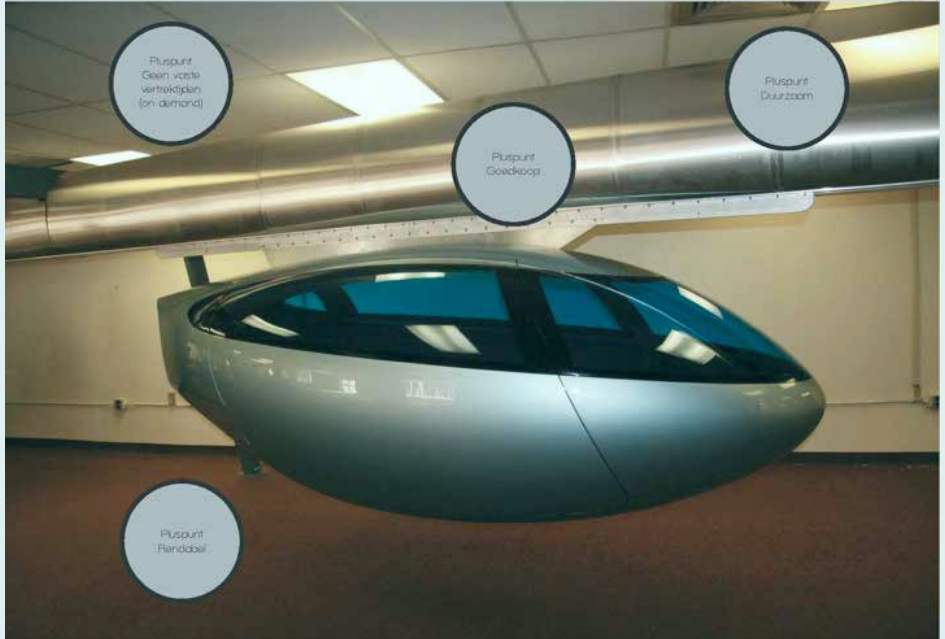


Station Oldenzaal



Kern Denekamp



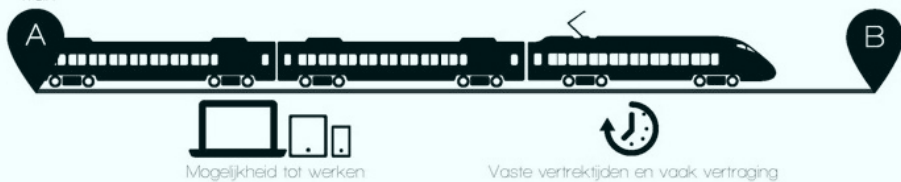




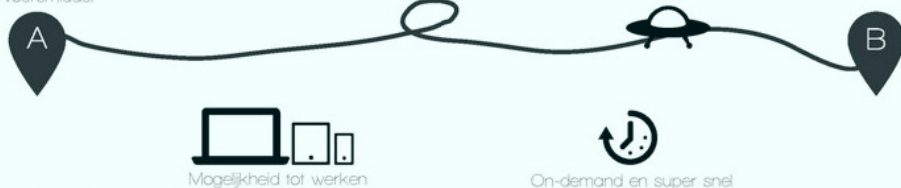
Auto

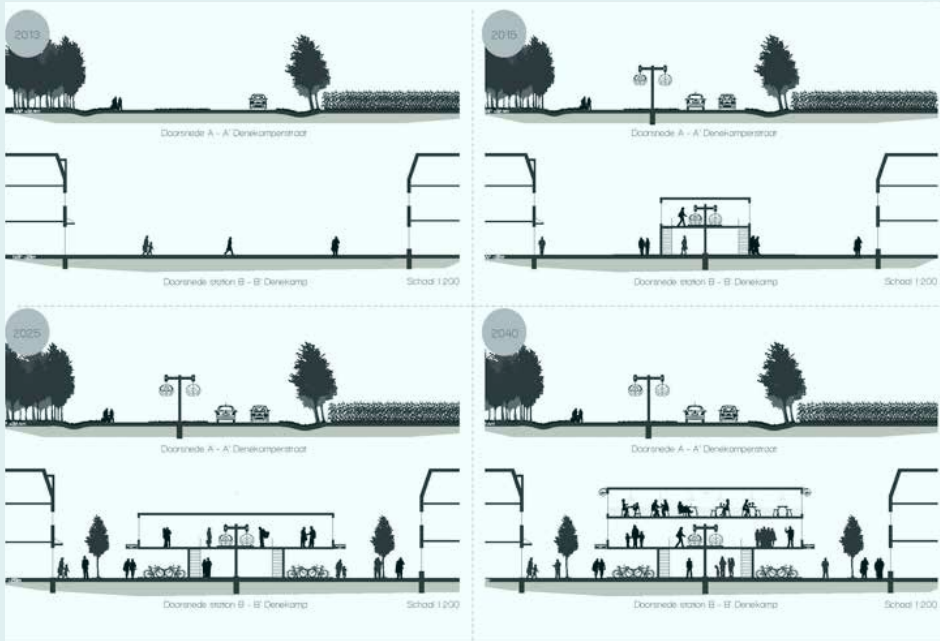


Trein



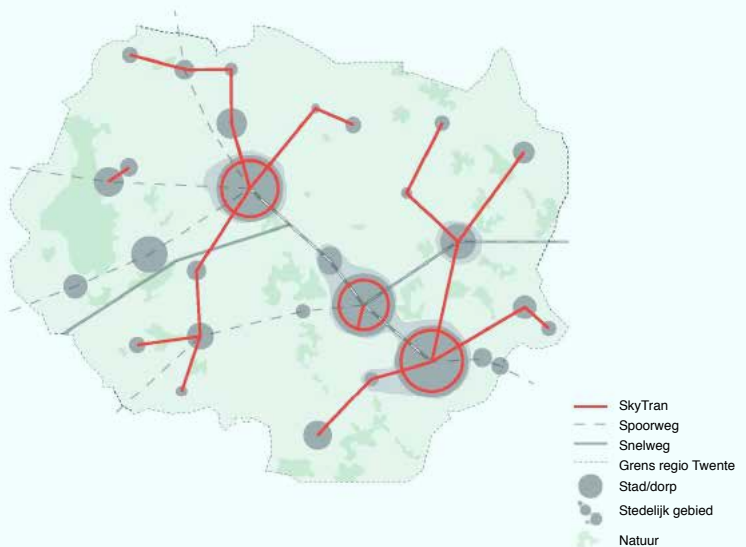
Toekomstig
vervoersmiddel





Netwerkstad Twente

Verbind het platteland met de stad



4. TWENTE IN HET JAAR 2040

Bijna een uur reizen voor 17 kilometer van dorp naar stad

Auteur
Paul Abels
Historicus

Hoe ziet Twente eruit in 2040? Hoe stedelijk of landelijk zal deze regio met zijn 660.000 inwoners zijn over enkele decennia? Wat betekenen de termen 'stedelijk' en 'landelijk' voor de immigratie en integratie van oud en jong, werkenden en niet-werkenden, plattelandsbewoners en stedelingen, autochtone bewoners en allochtone bewoners? Op verzoek van FORUM, Instituut voor Multiculturele Vraagstukken, en het Architectuurcentrum Twente bespiegelden drie studenten over deze vragen. Zij onderzochten de bereikbaarheid en het bereik van het dorp Denekamp. Het leverde frisse ideeën op over geavanceerde vormen van vervoer die landelijk én stedelijk leven in Twente zullen bevorderen. Daarbij zou Hengelo beter een centrale positie in kunnen nemen dan Enschede.

Het project Nieuwe Generaties & Nieuwe Steden werd uitgevoerd door drie studenten van de afdeling Stedelijk Ontwerpen van Saxion Hogescholen: Bjorn Mensink, Bastiaan Woudenberg en Mark Lebbink. In hun eigen woorden:

'Wat zijn de wensen, gedachten, dromen over leven in de stad, in stedelijke gebieden en metropoolregio's? Wat is de verwachte levensstijl van verschillende bevolkingsgroepen, wat zijn hun woonwensen, vrijetijdswensen, groenwensen, werk- en mobiliteitswensen? Hoe heeft dat invloed op de gebruikelijke scenario's? Dit is in onze ogen een project over hoe wij in de toekomst verwachten te wonen. De insteek die wij gebruiken in het project, is focussen op het verschil tussen stedelijk en landelijk wonen, met in ons achterhoofd de groei en krimp die op dit moment in Twente speelt. We hebben besloten om onze visie te baseren op een door ons ontworpen utopie, die inspeelt op het leeglopen van het landelijke gebied en de grote verschillen tussen woningvraag en -aanbod. Om ons onderzoek af te bakenen, gebruiken we Enschede om de middelgrote stedelijke gebieden te vertegenwoordigen en Denekamp om de landelijke dorpen in Twente te representeren.'

Het onderzoekstraject dat FORUM en drie architectuurcentra (Haarlemmermeer en Schiphol, Utrecht en Twente) uit liet voeren door studenten heet Nieuwe Generaties & Nieuwe Steden. Onderzocht is hoe wonen en werken zich ontwikkelen in de toekomst.

Het onderzoek zal resulteren in een publicatie. De aanleiding voor dit project is de in 2011 verschenen publicatie van FORUM: Integratie en de metropool. Perspectieven 2040. Dit boek pleit voor een duurzaam demografisch inzicht in de stedelijke vergezichten, naast de gebruikelijke ruimtelijke, economische en infrastructurele scenario's:

'Het ontbreekt niet aan scenario's of plannen over de vraag hoe Nederland er in de toekomst uit zou moeten zien. In deze vergezichten wordt de vraag wie de Nederlandse steden zullen bewonen echter veel te weinig gesteld. Dit gebrek aan een duurzaam demografisch vooruitzicht is tevens kenmerkend voor het huidige debat over immigratie en integratie. (...).'

Krimpregio's

Verrassend nieuws: het blijkt dat jongeren graag verhuizen naar krimpregio's. Tot nu toe is vooral onderzoek gedaan naar migratie richting aantrekkelijke regio's 'waarbij al snel het beeld ontstaat van welvarende stedelingen die op zoek gaan naar een nieuw leven in een idyllische plattelandsomgeving', stelt Rixt Bijker in haar promotieonderzoek (2013). De verhuisstroom richting idyllisch platteland is weliswaar groter, maar de niet populaire plattelandsgebieden zijn wel degelijk in trek vanwege lagere huren en huizenprijzen. Hoewel verhuizers naar krimpregio's het imago van zo'n gebied minder belangrijk vinden, spelen zaken als landschap en woonomgeving wel een rol. Daarom zouden gemeenten in krimpgebieden er goed aan doen om de kwaliteit van de omgeving in stand te houden, concludeert Bijker. Krimpgebieden worden geassocieerd met desolate regio's waar niemand meer wil wonen: scholen worden opgeheven, het winkelaanbod is beperkt en er zijn geen of nauwelijks sociaal-culturele voorzieningen. Maar er is wel degelijk een grote groep veelal jonge mensen die heel bewust de krimpgebieden opzoekt, zo blijkt uit het promotieonderzoek van Bijker.

Begeleider Jan Stegink: 'Die jongens zijn echt met iets nieuws gekomen'
Het Architectuurcentrum Twente werkte samen met kennisinstituut FORUM. Het doel was om in enkele onderzoeken studenten 20 tot 30 jaar vooruit te laten kijken naar de effecten van vergrijzing en ontgroening op de verstedelijking. Architect Jan Stegink is projectmedewerker bij het Architectuurcentrum Twente. Hij begeleidde de studenten.

Stegink: 'We hebben de gemeente Dinkelland uitgekozen omdat vergrijzing daar het meest voorkwam in onze regio. Vorig jaar heeft FORUM ook een verkenning in Twente gedaan naar het samengaan binnen één regio van groei- en krimpgedebieden, stedelijke dynamiek en landelijke behoudendheid. Twente: één regio, twee snelheden. De daardoor ontstaande tegenstellingen, maar ook de creatieve oplossingen. Toen hebben we nagedacht over welke opleidingen we daarbij zouden betrekken. We kwamen terecht bij de Saxion-opleiding Stedelijk Ontwerpen, Planologie Saxion Deventer en de Universiteit Twente. Uiteindelijk is het project opgepakt door drie studenten van Saxion. Ze zijn een half jaar hier op het Architectuurcentrum met het project bezig geweest, gedurende een dag in de week. We hebben eerst gebiedsverkenning gedaan: gekeken naar de dynamiek vanuit het centrum van Enschede, vanaf het station hiernaartoe lopend, wat daar de afgelopen decennia allemaal heeft plaatsgevonden en wat dat nu teweeg heeft gebracht. De studenten zagen veel en ze maakten heel snel een referentie. Als ze hier een beeld zien, bijvoorbeeld de wolkenkrabber van Enschede, dan gaan ze meteen overdenken wat dat betekent, dan komt de iPad of de iPhone erbij, en dan gaan ze meteen online om er meer over op te zoeken. We zijn ook een keer 's avonds naar een lezing van het architectuurcentrum geweest over Enschede als netwerkstad. De opdracht was trouwens niet echt concreet geformuleerd. Ze hebben zich uiteindelijk toegespitst op een betere verbinding met het buitengebied, maar dat was niet specifiek de opgave. Deze drie jongens hebben hun weg zelf gevonden. Met de input van het Architectuurcentrum en de gesprekken die we ze hebben laten voeren en de inspiratie die daarvoor is aangedragen, zijn ze succesvol geweest. Ze zijn op basis van cijfers en met eigen beeldvorming echt na gaan denken wat Enschede en Denekamp nou precies zijn. Daar kwamen soms verrassende dingen uit. Verkeersvraagstukken: wat voor consequenties die konden hebben voor Enschede, maar ook voor het buitengebied. Dan praat je niet alleen over betere verbindingen, maar ook over goederentransport met de trein, of het doortrekken van het Twentekanaal. Als je dat allemaal

in een grote context zet, zou dat heel veel kunnen betekenen voor de regio, zowel voor de steden als voor het buitengebied. Wij hebben ze wel een beetje in de richting van verkeersverbindingen gestuurd. Iedere keer als we op excursie gingen - Denekamp is 17 kilometer hiervandaan - hoe je dat ook doet, je bent altijd meer dan een uur kwijt. Als het verkeer meezit vijftig minuten. Dat zijn natuurlijk heel extreme getallen. Zo begonnen die jongens te onderzoeken wat dat betekent: reistijden. Ze gingen nadenken: wat is transport? Dat deden ze heel goed, ze gingen niet teveel leunen op wat er nu gebeurt. Zoals onze generatie nog dacht dat een auto je vrijheid geeft, draaiden zij het eigenlijk om. In een bus of een trein, waar je zelf niet hoeft te sturen, kun je altijd op internet en heb je de tijd om rustig wat voor jezelf op te zoeken of na te denken. De vrijheid die wij zien in een auto, zien zij op een bepaalde manier meer als een beperking. Dat vond ik wel een heel mooie insteek voor de benadering van de opgave. Dat je niet meer als vanzelfsprekend de toegankelijkheid van een gebied koppelt aan de kwaliteit van het wegennet. Ze zijn echt met iets nieuws gekomen.'

Stedelijk versus landelijk, Enschede & Denekamp

De studenten van Saxion onderzochten de verschillen in het stedelijke versus het landelijke wonen in de regio Twente: 'Tijdens het onderzoek ondervonden wij dat het met name een kwestie van gevoel is. Wat vind ik van deze wijk? Is dit stedelijk, of juist landelijk?' Dat het een lastige vraag was, bleek toen zij een groep medestudenten en andere geïnteresseerden rondleidden door Denekamp om hen bij drie wijken te vragen of ze deze nu stedelijk of juist landelijk vonden. Heel wat wijken in de stad bevinden zich in het grijze gebied tussen stedelijk en landelijk. Mensink, Lebbink en Woudenberg citeren Kasper van Zuilekom, verkeerskundige van de Universiteit Twente die voorspelt dat de auto steeds minder belangrijk zal worden en het openbaar vervoer steeds belangrijker. Voor jonge mensen blijkt het belangrijk om te kunnen werken tijdens het reizen, met een internetverbinding – iets wat in een auto onmogelijk is. Een heel ander aspect van veel belang: een betere verbinding met andere handelsgebieden kan zorgen voor demografische veranderingen binnen de regio, zegt Kasper van Zuilekom. Het onderzoek brengt een groot aantal

cijfers bij elkaar. Reistijdencijfers van Denekamp naar Enschede maar ook van het dorp naar Schiphol of naar Duitse metropolen worden in kaart gebracht; vervoer met de auto, met openbaar vervoer en met verbeterde verbindingen worden vergeleken. De studenten stellen dat bij verbeterde verbindingen het landelijke wonen uit de stad zal verdwijnen en dat de stad zal verstedelijken. Een snellere verbinding tussen Denekamp en Enschede kan de reistijd met 35 minuten verminderen, zo menen zij: 'Toekomstig vervoer moet de mogelijkheid tot werken bieden, moet on demand zijn en supersnel.'

Gemeente Dinkelland

Het dorp Denekamp valt onder de gemeente Dinkelland. De onderzoekers spraken beleidsmedewerkers Debbie Kluin en Danielle Bonenkamp van de gemeente over hun visie op de relatie tussen krimp in de regio en vervoersmiddelen. Uit de gesprekken kwam naar voren dat werkgebieden in de toekomst beter bereikbaar zullen moeten zijn, dat leefbaarheid ook bij krimp belangrijk blijft en dat juist dorpen veel kwaliteiten en potentie hebben: 'als je leeft in een grote stad, ben je anoniem, in een dorp heb je meer identiteit.' En: 'Gemeenten zouden elkaar niet moeten tegenwerken maar moeten samenwerken. Hengelo zou makkelijker een centrale positie in kunnen nemen dan Enschede.' Een van de geïnterviewden verwees naar het verleden en stelde dat scheiding van stedelijk en landelijk wonen veel positieve effecten kan hebben.

Vergrijzing, ontgroening en leegloop

Uit de analyse bleek dat het bereik en de bereikbaarheid van het dorp Denekamp erg slecht is. Om de 17 kilometer van Denekamp naar Enschede, van landelijk naar stedelijk gebied of vice versa, af te leggen, heeft de reiziger bijna een uur nodig. Deze onevenredig lange reistijd heeft, zo zeggen de studenten, grote invloed op andere problemen binnen Denekamp en soortgelijke dorpen in de regio. De toenemende vergrijzing, ontgroening en leegloop van de dorpen kan desastreuze effecten hebben: 'Denk aan spookdorpen of dorpen zonder voorzieningen en vol met ouderen. Wat is het risico dat de dorpen lopen en hoe kunnen we dit voorkomen? We onderzoeken en beschrijven in welke mate het bereik van de dorpen invloed heeft op de overige problemen in de regio. We stellen dat het slechte bereik van de dorpen zelfs invloed heeft op het wonen in de stad. De ruime, groene,

landelijk opgezette, 'huisje, boompje, beestje'-wijken hoeven volgens ons niet in de stad te staan als mensen die landelijk willen wonen ook daadwerkelijk in het landelijke gebied kunnen wonen. Het voorstel bestaat uit verbetering van het bereik en de bereikbaarheid van de dorpen in de regio Twente door middel van een snelle verbinding met grote transport-hubs in de grotere steden. Als voorbeeld gebruiken we hier de verbinding tussen het dorp Denekamp en het station van Enschede. We onderzoeken meerdere mogelijkheden, zoals een treinverbinding en een busbaan. Die moeten ervoor zorgen dat mensen binnen 15 minuten (of andere redelijke tijdseenheid, per dorp verschillend) bij de transport-hub zijn, en direct ook dicht bij de binnenstad, waar vele voorzieningen aanwezig zijn. Zo wordt het aantrekkelijker om in het landelijke gebied te gaan wonen. Dit kan ook positief effect hebben op de vergrijzing van de dorpen, zoals Denekamp, doordat de nieuwe generaties terug komen naar het landelijke gebied. Ook kunnen bepaalde vervoersmiddelen een attractie worden genoemd, en als zodanig worden gebruikt. Dit zal een positief gevolg hebben op het toerisme binnen de regio, en zal bekendheid kunnen geven aan betrokken dorpen. Zoals onderhand duidelijk is geworden, is het bereik van het dorp Denekamp extreem slecht. Dit kan opgelost worden door een betere verbinding. We zullen verschillende mogelijkheden onderzoeken en overwegen. De effecten van deze nieuwe verbinding kunnen uiteenlopen van een oplopende tevredenheid over wonen in het landelijk gebied tot de herstructurering van de stad door de afnemende interesse in de ruime, groene, landelijk opgezette, 'huisje, boompje, beestje'-wijken. Dit noemen wij de scheiding tussen stedelijk en landelijk wonen. Het begrip 'stedelijk' en het begrip 'landelijk' zijn lastig te definiëren.'

Vergelijking van fiets tot SkyTran

Een belangrijk deel van het onderzoek bestaat uit een vergelijking tussen verschillende vervoersvormen. Het bestaande hoogwaardige fietsnetwerk in Twente is weliswaar goedkoop en duurzaam maar heeft een te klein bereik. Daarna volgt er een overzicht van een aantal snelle verbindingen die operationeel zijn op een schaal vergelijkbaar met de regio Twente: de HOV bij Velsen (aanlegkosten bijna 6 miljoen per kilometer), de Metrosur in Madrid (bijna 28 miljoen per km), de Hanzelijn tussen Lelystad en Zwolle (€ 22.560.000 per km) en als absolute

topper de Noord-Zuid-metrolijn in Amsterdam (319.600.000 euro voor elke aangelegde kilometer). De studenten stellen een kleinschalige supersnelle lijn voor, de SkyTran.

SkyTran

De SkyTran is een vervoersmiddel dat volgens hen goed in een problematische situatie zoals Denekamp, toegepast kan worden. Het SkyTran-systeem bestaat uit aan rails hangende pods geschikt voor twee personen. Deze pods stoppen bij stations aangegeven door de gebruiker. Die kan bijvoorbeeld via zijn telefoon een pod opvragen en vervolgens aangeven waar deze hem naar toe moet brengen. Dat is goed te integreren met het huidige OV-chipkaartsysteem als betaalmethode. De SkyTran verbinding Denekamp-Enschede zou drie stations kunnen omvatten: Enschede en Denekamp als eindstations en Oldenzaal ertussenin. Deze verbinding kan mogelijk worden uitgebreid tot een netwerk voor de hele regio. Het is zelfs mogelijk dat de SkyTran stops krijgt bij werkcentrums zodat de dynamiek van de stad nog verder kan verbeteren. De pods worden door middel van een passief Mag-Lev-systeem aangedreven. Dit houdt in dat de pods zijn uitgerust met elektrische magneten die ervoor zorgen dat een geruisloze, snelle, energiezuinige manier van vervoer mogelijk is. Meerdere ontwerpen voor de toepassing van de SkyTran zijn al gemaakt voor bijvoorbeeld de verbinding van Silicon Valley, Californië met een nabij gelegen vliegveld. Het systeem zal in Tel Aviv, Israël worden gebouwd en staat in de planning voor 2014.

Auto verdwijnt

De SkyTran is een voorbeeld van het nieuwe denken door nieuwe generaties; innovatie, vooruitgang, de problemen inzien en aanpakken. Eén van de van de problemen betreft het personenvervoer en verbindingen tussen woon-werk-regio's. De toekomst zal volgens de onderzoekers geen plaats meer bieden voor de auto: 'De verbetering van de verbindingen tussen dorp en stad is deel van de oplossing van meerdere problemen binnen de regio Twente. Betere verbindingen kunnen ook uitkomst bieden in andere regio's. Ook is dit model relatief goedkoop en zonder zware ingrepen in de infrastructuur toepasbaar. Voor veel mensen is het niet aantrekkelijk om in krimpregio's (lees: dorpen als Denekamp) te gaan wonen omdat ze simpelweg niet goed genoeg bereikbaar zijn. Te ver weg van voorzieningen en te ver weg van werk. Deze drempel kan worden geslecht door

soortgelijke dorpen mee te nemen in de hedendaagse en zelfs toekomstige dynamiek. Deze dorpen kunnen in de toekomst gaan dienen als de vervanging van de suburb, weg van de drukte, en toch perfect bereikbaar. Dit is echter niet te bereiken door alleen de SkyTran-route Denekamp - Enschede uit te breiden tot een regionaal netwerk. In de toekomst zal ook het huidige treinennetwerk niet meer voldoen aan de dynamiek van de nieuwe generaties. Er zullen nieuwe oplossingen moeten komen. Denk aan een Mag-Lev-treinenstelsel, treinen die geruisloos met een enorme snelheid van stad naar stad kunnen 'vliegen'. Zo kunnen in de toekomst bewoners van bijvoorbeeld Denekamp binnen een uur op Utrecht Centraal of Schiphol staan. Het bereik van de werkgebieden binnen de stad zelf en binnen regio's in de buurt zal hiermee ook een stuk eenvoudiger worden. Dit zal volgens ons vele dorpen van de ondergang kunnen redden en het zal de kwaliteit van wonen in Nederland sterk kunnen verhogen. Samengevat betekent dit: we moeten geen enorme gebieden vol met 'huisje-boompje-beestje wijken' meer bouwen maar echt landelijk wonen voor iedereen toegankelijk maken.'

Literatuur

Bijker, R. (2013) Migration to less popular rural areas, dissertatie Rijksuniversiteit Groningen



Twentse Welle (foto: Sander Lap)

7. ZONDER DE BELOFTE VAN VOORUITGANG OP ZOEK NAAR IDENTITEIT EN UITWISSELING

Auteur
Ivan Nio
NIO Stedelijk Onderzoek

Voorspellingen omtrent de woonkeuze en woongedrag werden lange tijd uitsluitend bepaald aan de hand van harde factoren als leeftijd, huishouden en inkomen. Demografische en sociaal-economische factoren verklaren echter niet volledig waarom steden als Utrecht en Amsterdam blijven groeien en waarom perifere regio's krimpen. En de toekomst van de suburbs is nog ongewis. Het zijn namelijk ook culturele voorkeuren die bepalen waarom bepaalde gebieden in trek zullen blijven en welke niet. Kwalitatieve, zachte factoren als stijl, beleving en waarden zijn belangrijker geworden. Ik zal op deze kwestie ingaan vanwege de onderzoeksvraag van FORUM: wat zijn de consequenties van de diverse leefstijlen en de behoeftes van de nieuwe generaties voor de ruimtelijke inrichting van ons land?

Culturele diversiteit en alledaagse praktijken

Door het toenemende belang van culturele oriëntaties draait het in de vakwereld steeds meer om identiteit van plekken. Steden en dorpen met een verleden zouden veel identiteit hebben, nieuwe buitenwijken weinig en zo wordt er nog steeds naar gerefereerd. In de door FORUM geïnitieerde onderzoeken passeren opvallende projecten de revue, zoals het gethematiseerde Eiland 2 in de wijk Floriande in Hoofddorp en het samen met bewoners ontwikkelde Roombeek in Enschede. Culturele diversiteit en identiteit vallen echter niet automatisch samen met meer variatie in het ontwerp, maar het ontstaat in de wisselwerking tussen de gebouwde omgeving en de alledaagse praktijken van mensen. Door alledaagse routines kunnen bewoners zich thuis voelen op plekken en er een eigen betekenis aan toevoeren die voor buitenstaanders onzichtbaar blijft. Identiteiten liggen ook niet vast. Geleidelijke veranderingen vallen in eerste instantie niet op, van thuiswerken tot de vergrijzing van bewoners. De stad is altijd in beweging, er ontstaat een grotere culturele diversiteit, maar er ontstaan ook nieuwe tweedelingen. Wat betekent dit alles voor de toekomst van de stad, de suburb en het dorp?

De magie van de stad

De stad is al enige tijd bij diverse bevolkingsgroepen onderhevig aan een proces van herwaardering. Voor een deel komt dat door demografische ontwikkelingen zoals het toenemende aantal alleenstaanden. Jongeren blijven hun geluk zoeken in de stad voor onderwijs en kansen op werk. Steeds meer gezinnen met kinderen uit de

hoogopgeleide culturele middenklasse blijven ook in de stad wonen. Dat is gerelateerd aan leefstijl en culturele voorkeur. Utrecht staat voor stedelijke dynamiek. De historische gelaagdheid, diversiteit, economische vitaliteit en veranderingskracht zijn bepalend voor de magie van de stad. Men ontleent ook een zekere status aan het wonen in de stad. Het proces van gentrification houdt niet langer op bij de oudere stadswijken. In steeds meer Utrechtse wijken wonen hoogopgeleide stedelingen, van Hoograven tot en met Leidsche Rijn. Men hoeft niet in een stadswijk te wonen om zich toch stedeling te voelen. Ook de komende decennia zullen oude en nieuwe generaties belangstelling hebben voor stedelijk wonen. Succesvolle steden als Amsterdam en Utrecht worden in de oudere stadswijken wel steeds witter en rijker. De toegankelijkheid van de stad voor jonge startende huishoudens wordt minder. De lagere middenklasse en allochtone groepen wonen vooral in buitenwijken en de groeikernen. De stad is vitaal, maar bestaat ook uit werelden die steeds minder iets met elkaar te maken hebben.

De suburb, verguisd en omarmd

De identiteit van suburbane gebieden als de Haarlemmermeer is voor buitenstaanders flets. Er wordt vaak negatief gerefereerd aan buitenwijken, vooral door mensen die liever in de stad wonen. De buitenwijk wordt dan niet beoordeeld op z'n eigen aantrekkingskracht voor huishoudens uit de economische middenklasse. Bij thema's als identiteit en thuisvoelen moet men wel verder kijken dan de directe woon- of werkomgeving. Suburbane gebieden bieden functionele en comfortabele omgevingen. Hoofddorp ligt centraal in de Randstad. Thuis- en uitvalsbasis is de eigen woning. Daarbuiten richten netwerkstedelingen zich op een diversiteit aan plekken in de stedelijke regio om boodschappen te doen, te werken en voor vrije tijd. Het dagelijks leven is gebaseerd op bereikbaarheid met de auto. Critici zien dat als tekortkoming, maar het is hoe dan ook de dagelijkse realiteit in een uiteengelegde suburbane stad. De vraag is vooral of de wijze waarop op grote schaal wijken met eengezinswoningen zijn gepland en gebouwd - al dan niet thematisch - in de toekomst nog voldoet. Deze top-down aanpak biedt niet langer het enige antwoord op ruimtelijke en culturele vraagstukken. En in de bestaande woningvoorraad zien we geleidelijke demografische en sociaal-culturele transformaties in de buitenwijken uit de jaren zeventig en

tachtig. De sociaal-culturele diversiteit neemt toe. Wijken vergrijzen, het aandeel lagere inkomens neemt soms toe, de bevolking wordt heterogener en er zijn nieuwe 'sociale stijgers'. Steeds meer migranten omarmen de suburbs en zien een huis met een tuin in een rustige omgeving als een belangrijke stap in hun wooncarrière.

Dorpen en steden in een krimpregio

Er is zorg over een toenemende tweedeling op de schaal van Nederland. In de discussies over krimpregio's wordt Twente soms opgevoerd als voorbeeld. Jong talent vertrekt naar de Randstad. De dorpen vergrijzen. Het voorzieningenniveau daalt. Twente is misschien een krimpregio, maar dan wel een met diverse woonmilieus in een aantrekkelijk landschap, met stedelijke voorzieningen en een eigen universiteit. In de verschillende dorpen en steden is een sterk gevoel van verbondenheid met de regio, de historie en de woonomgeving. De identiteit van de dorpen als ruime en rustige woonmilieus kan ook nieuwe generaties blijven aanspreken. Met de auto zijn stedelijke voorzieningen redelijk goed bereikbaar. De steden worstelen wel met een mismatch tussen het aanbod aan laaggeschoolden en de vraag naar hoogopgeleide werknemers. Voor jonge en creatieve mensen is een goedkope woning of werkruimte niet voldoende basis om in Enschede te blijven. Zij zijn nodig, maar de fixatie op hoogopgeleiden kan in Enschede en Hengelo ook het zicht ontnemen op de vaardigheden van de lokale bevolking. Niet elke stad heeft een kopie van Utrecht te worden. Wat nodig is en wat al gebeurt is het leggen van verbindingen tussen lokale krachten en netwerken buiten de regio, tussen innovatieve bedrijven en industrie, tussen de verschillende groepen. De nuchtere mentaliteit en minder harde tegenstellingen dan in de Randstad kunnen Twente ook aantrekkelijk maken voor nieuwe generaties. Als een alternatief voor de drukke en dure Randstad.

Veranderde praktijken van werken

Naast leefstijl zouden we het moeten hebben over stijlen van werk. Het FORUM project gaat ook over de nieuwe praktijken van het werken en de effecten op de omgeving. Er zijn andere ruimten nodig dan het gespecialiseerde kantoor waarvan er zoveel leegstaan zoals op bedrijvenpark Beukenhorst in Hoofddorp. Er zijn nieuwe praktijken van werken, van diverse vormen van zelfstandig ondernemerschap en werk op contract basis tot collectieven in

bedrijfsverzamelgebouwen. Bij de ruimtelijke consequenties van het nieuwe werken denkt men al gauw aan stadswijken met drukke koffiebarretjes, maar de meerderheid van de zzp'ers werkt gewoon thuis. Flexibele werkplekken als Seats2meet en de coffee company dienen als aanvulling. Computer en telefoon maken ruimtelijke nabijheid betrekkelijk overbodig. In de eengezinswoningen in de buitenwijken wordt steeds harder gewerkt. Er ontstaat ook een nieuwe behoefte aan gezamenlijkheid. De nadruk in het Utrechtse onderzoek ligt op thuiswerken, maar werkplekken krijgen pas meerwaarde als ze een collectieve dimensie hebben, als er uitwisseling ontstaat tussen individuen. Dan moeten die plekken er wel zijn.

Bestaansonzekerheid in plaats van vooruitgang

Overwegingen ten aanzien van werk zullen steeds belangrijker worden in de afwegingen die mensen gaan maken. Dat heeft niet alleen te maken meteen tijdelijke economische crisis. In sociaal-economisch opzicht is de verandering fundamenteel, zoals Manuel Castells betoogt in 'Aftermath' (2012). De verzorgingsstaat wordt verder afgebouwd. Het vrij besteedbare deel van het inkomen wordt steeds kleiner. Door de flexibilisering van de economie is de verwachting dat er in 2030 een miljoen zzp'ers in Nederland zullen zijn. Velen zullen dat tegen wil en dank zijn. In zijn afscheidsrede is vertrekend SCP directeur Paul Schnabel tamelijk somber: 'onder de veertig is een vaste baan eerder uitzondering dan regel geworden. Het heet flexibiliteit, maar het betekent onzekerheid'. Meer uren per week en meer jaren van het leven werken is het perspectief van de eenentwintigste eeuw geworden. De belofte van vooruitgang heeft plaats gemaakt voor een grotere bestaansonzekerheid.

Gescheiden werelden of gedeelde toekomst?

Ondanks dat er onzekerheid bestaat over de toekomst van Nederland zijn er ook tekenen van kracht. Het is een teken van vitaliteit dat mensen met gedeelde waarden en praktijken elkaar opzoeken en dat er allerlei nieuwe leef- en werkclusters ontstaan. Het gevaar is alleen dat de verschillende groepen elkaar niet meer treffen en dat we te maken krijgen met gescheiden werelden tussen hoog- en laagopgeleid, tussen autochtoon en allochtoon, tussen oude en nieuwe generaties. Ook internet en sociale media kunnen gescheiden werelden in stand houden. Waar komen

culturele diversiteit en uitwisseling tussen verschillende groepen ruimtelijk nog tot stand? Tussen de regels van de FORUM onderzoeken is te lezen hoe groot de noodzaak is van nieuwe publieke domeinen, bijvoorbeeld rond stations als dat van Beukenhorst in Hoofddorp, nieuwe ontmoetingsplekken in de naoorlogse wijken van Utrecht, tot het aantrekkelijker maken van de binnenstad van Enschede. Een belangrijke opgave is het opsporen en versterken van raakvlakken tussen de werelden van verschillende groepen.

Literatuur

Castells, M., Caraça, J. & G. Cardoso (Eds.) (2012) *Aftermath: The Cultures of the Economic Crisis*. Oxford: Oxford University Press

Schnabel, P. (2013) *Van Paars 2 naar Rutte II. Afscheidsrede*. Den Haag: SCP

6. NAWOORD

Auteurs

Rein Sohilait

Senior adviseur/
onderzoeker FORUM

Vivian Sonnega

Onderzoeker/ strategie,
onderzoek & communicatie
FORUM

De publicatie 'Nieuwe Generaties & Nieuwe Steden. Dwarsdoorsnede NL' is een bundeling van onderzoeken van studenten en artikelen van professionals geworden met een grote diversiteit. Zo divers als deze onderzoeken en artikelen, zo divers zal de toekomstige nieuwe generatie ook zijn. De vraag hoe deze nieuwe generatie in de toekomst wil wonen en werken is dan ook niet eenvoudig te beantwoorden. Dat begint al bij de vraag wie nou eigenlijk die nieuwe generatie is? Zijn dat de studenten van nu? De middelbare scholieren, de basisscholieren, de kleuters, peuters en baby's van nu of moeten zij nog geboren worden? De studenten van nu hebben zich in deze 'nieuwe generatie' verdiept en hebben hun behoeftes voor de toekomstige leefomgeving op het terrein van wonen en werken onderzocht. In de artikelen die zij schreven naar aanleiding van hun onderzoek (en hun scripties) schetsen zij wat de gevolgen zijn van de diverse leefstijlen en behoeftes van deze nieuwe generatie voor de ruimtelijke inrichting van ons land. Zo beschrijven zij het belang van ontmoeten en contact (spontaan of van bovenaf georganiseerd) tussen nieuwe generaties om identiteit, buurtgevoel en thuisvoelen te versterken in de regio Haarlemmermeer en Schiphol. In regio Utrecht benadrukken zij het belang van ontmoetingsplekken voor duurzame sociale zpp-netwerken van nieuwe generaties voor zowel de wijk, waar men door levensloopfactoren is blijven 'hangen', als wijkoverstijgend. En in de regio Twente schetsen de studenten het belang van een verbeterde mobiliteit tussen dorp en stad met behulp van een SkyTran om de nieuwe generaties beter met elkaar te verbinden.

De diversiteit in de onderzoeken en artikelen, is slechts een indicatie van de diversiteit die onder de nieuwe generaties zal gaan ontstaan. Zo zal volgens het CBS in 2040 bijna 27% van onze bevolking uit migranten bestaan. Maar dat is niets nieuws, we zijn nu al een pluriforme samenleving (met in 2015 bijna 22% migranten): in achtergrond, leeftijd, opleiding, leefstijl en ga zo maar door. We moeten ons niet op de cijfers richten, maar op het potentieel dat achter deze cijfers zit. Een grote diversiteit aan mensen betekent ook een grote diversiteit aan wensen en zo ook aan belangen. Deze diversiteit kan het leven in dorp of stad aantrekkelijker maken en biedt kansen, maar het kan ook leiden tot tegenstellingen en spanningen. De behoefte om zich te onderscheiden zal altijd blijven bestaan, net als de behoefte

om zich ergens thuis te voelen. Ergens bij horen, betekent ook zich ergens anders van onderscheiden. Het is daarom essentieel om de verbindingen te blijven zoeken en te blijven maken tussen de verschillende groepen om zo optimaal gebruik te maken van de kansen die diversiteit biedt. Een balans vinden tussen het eigen belang en het gezamenlijk belang zal ook in de toekomst een uitdaging blijven. Net als het accepteren van verschillen. De mensen, de nieuwe generaties, staan centraal. De bewustwording dat het gaat om wie er straks in onze nieuwe steden wonen en werken is een grote winst bij het formuleren van toekomstvisies op de stad, het dorp en ons landschap.

Een andere winst van het onderzoekstraject is de manier van samenwerken. Allereerst de samenwerking van FORUM, een kennisinstituut op het gebied van multiculturele vraagstukken, met drie architectuurcentra van west naar oost in een dwarsdoorsnede door het land. Deze bijzondere en interdisciplinaire samenwerking tussen FORUM, Podium voor Architectuur Haarlemmermeer en architectuurcentrum Aorta en architectuurcentrum Twente, werd verder versterkt door studenten met verschillende studieachtergronden die per regio aan de slag gingen met een eigen onderzoeksvraag. Daarbij werkten zij onderling samen binnen de regio, maar ook regio overschrijdend. Regioleiders, mensen met kennis en kunde uit de betreffende praktijk, begeleidden hen, evenals hun eigen docenten van de opleiding. Deze samenwerking met kennispartners van HBO en universiteiten, maar ook met partners uit het veld zoals woningcorporaties en gemeenten, complementeerden de interdisciplinaire samenwerking. Een dergelijke interdisciplinaire samenwerking, gecombineerd met een open proces (de studenten kregen de vrije hand in hun onderzoek), is een grote winst in het benaderen van vraagstukken. Maar het liet ook zien dat het nog altijd lastig blijft om voorbij de eigen discipline te kijken. Voor professionals is dit al een uitdaging, laat staan voor studenten. Zo bleek al gauw dat de studenten met hun verschillende studieachtergronden verschillende 'vaktalen' spraken. Hetzelfde gold echter ook voor de betrokken professionals. Zo sprak de één bijvoorbeeld die van een sociale wetenschapper, de ander die van een ontwerper. Denkkaders en manieren van analyseren verschilden, maar werden zo ook opengebroken, verbreed en verdiept. Interdisciplinair

samenwerken is alleen daarom al een must. Het kweekt begrip en het verbindt. Hoewel interdisciplinair samenwerken verre van nieuw is, is het nog steeds niet de standaard manier van werken en onderzoeken. Om de alsmat toenemende diversiteit van nieuwe generaties en hun wensen voor de toekomstige leefomgeving beter te kunnen duiden zou dit wel de toekomstige manier van werken moeten zijn.

In de toekomst kijken is een lastige opgave. Vooral als de eigen denkkaders los gelaten moeten worden en daarnaast ook nog eens regels en belangen om de hoek komen kijken. Bijvoorbeeld om aan de regels rondom de masterscriptie te voldoen. Er moet per slot van rekening wel afgestudeerd worden. Hoewel de studenten gebonden waren aan regelgeving van de verschillende studies is dit onderzoekstraject een goede verkenning van de toekomst geweest. De zorgen die de studenten richting de toekomst schetsen zijn een eerste stap richting verdere toekomstvisies. Om goed voorbereid op de toekomst te zijn moet men in staat zijn om het 'standaard' denken soms even los te laten en de blik te vestigen op mogelijke toekomst. Zo heeft de gemeente Haarlemmermeer reeds het randloos denken geïntroduceerd waar het onmogelijke voor mogelijk gehouden wordt en waar ruimte gegeven wordt aan creativiteit en fantasie om zo op zoektocht te gaan naar mogelijke toekomst. Als we dit randloos denken combineren met een gezonde dosis omdenken waarbij we naar de werkelijkheid kijken zoals die is en ons afvragen wat je daarmee zou kunnen, oftewel, wie zijn er en wat kunnen of willen ze? Dan creëren we gezamenlijke kansen voor de toekomst. Het is van belang om alle nieuwe generaties, ongeacht hun afkomst, daadwerkelijk bij deze zoektocht naar toekomst te betrekken en centraal te stellen. Alleen dan gaan we een duurzame toekomst met Nieuwe Generaties & Nieuwe Steden tegemoet.

Colofon

Nieuwe Generaties & Nieuwe Steden

Deze publicatie is onderdeel van het onderzoekstraject Nieuwe Generaties & Nieuwe Steden. FORUM, Instituut voor Multiculturele Vraagstukken, en drie architectuurcentra; Podium voor Architectuur Haarlemmermeer en Schiphol, Architectuurcentrum AORTA en Architectuurcentrum Twente, deden in 2013 een interdisciplinair onderzoek naar de visie van nieuwe generaties op de toekomstige leefomgeving (2030) in de regio's Haarlemmermeer en Schiphol, Utrecht en Twente. Studenten van universiteiten en hogescholen deden in dit kader voor hun afstuderen onderzoek naar de vraag: hoe wil de nieuwe generatie in de toekomst wonen en werken?

Studenten:

Saxion Hogescholen
opleiding Stedenbouwkundig Ontwerpen, Deventer:
Bjorn Mensink
Bastiaan Woudenberg
Mark Lebbink
Nicoline Loeper (*begeleider*)

Cross Media design, AKI – ArtEZ, Enschede:
2de jaars studenten
Hein Jan Geerdink (*begeleider*)

Uit het veld:

Debbie Kluin, beleidsmedewerkster voor de Gemeente Dinkelland
Danielle Bonenkamp, beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening,
Gemeente Dinkelland
Wim Verbakel en Ludwin Budde,
Platform Initiatieven Tijdelijkheid, Enschede
Kasper van Zuilekom, Universiteit Twente, Enschede

Tekst en redactie:

Rein Sohilaït, Vivian Sonnega en Yvonne Lub

Ontwerp en opmaak:

LAP Landscape & Urban Design

Samenwerkings- partners:

FORUM, Instituut voor Multiculturele Vraagstukken:
Rein Sohilaït en Vivian Sonnega
Podium voor Architectuur Haarlemmermeer en Schiphol:
Yvonne Lub en Sander Lap
Architectuurcentrum AORTA:
Eveline Paalvast en Rianne Pruis
Architectuurcentrum Twente:
Peter van Roosmalen en Jan Stegink



architectuurcentrum aorta

Architectuur
centrum
Twente

**stimulerings
fonds
creatieve
industrie**

Het onderzoeksproject is mede
mogelijk gemaakt door:

Stimuleringsfonds Creatieve Industrie

