

BOUWSTENEN VOOR TOEKOMSTBESTENDIGE BESTEMMINGSPLANNEN

Rob Methorst, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, r.methorst@avv.rws.minvenw.nl

Dick Hillen, Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer, dickhillen@yahoo.com

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2004,

25 en 26 november 2004, Zeist

Inhoudsopgave

blz.

4	1. Inleiding
5	2. Wensbeelden met betrekking tot ruimtelijke voorzieningen
8	3. Toekomstverkenningen
9	4. Testcase
9	5. Concreet Programma van Eisen
10	6. Discussie
11	Referenties
12	Bijlage: Beschrijving CPB-scenario's en consequenties voor veilige mobiliteit van ouderen

Samenvatting

Bouwstenen voor toekomstbestendige bestemmingsplannen

Ruimtelijke plannen werpen hun schaduw ver vooruit. De vergrijzing zal er toe leiden dat er in de toekomst andere, zwaardere eisen moeten worden gesteld aan de bereikbaarheid van essentiële functies voor ouderen. Bij het ontwikkelen van een bestemmingsplan speelt dit meestal echter nog geen rol.

In de paper wordt beschreven welke wensbeelden er voor een veilige mobiliteit van ouderen geformuleerd kunnen worden, welke lessen er getrokken kunnen worden uit toekomstverkenningen, hoe een en ander uit zou kunnen werken in een concreet bestemmingsplan (aan de hand van een testcase in Wijk bij Duurstede) en welke zaken opgenomen zouden moeten worden in een Programma van Eisen.

Als bijlage is toegevoegd een beschrijving van de 4 CPB-scenario's voor de economische ontwikkelingen in Europa en per scenario, de consequenties die deze ontwikkelingen hebben voor de veilige mobiliteit van ouderen. Het lijkt verstandig om rekening te houden met het ergste geval, namelijk het scenario 'Wereldeconomie'. In dat geval zal concentratie van wonen van (potentieel) vervoersarmen in samenhang met concentratie van voorzieningen de beste optie zijn. Concentratie van de voorzieningen heeft tevens als voordeel dat er in ieder geval aan de bestemmingskant een goed draagvlak is voor openbaar vervoer.

Summary

Building bricks for future proof local Development Plans

Land use plans have a long term effects. The ageing of the population requires that in the future more stringent demands will have to be met regarding reachability and accessibility of essential destinations for the elderly, especially those who don't drive a car. At the moment these heavier demands are not yet a major consideration in the average Development Plan process.

In the paper the following issues are dealt with: images of the quality needs regarding safe mobility of the elderly, lessons learnt from scenario prognosis studies, consequences for an actual local Development Plan (test case: Wijk bij Duurstede) and an impetus to a Quality Needs Checklist.

The CPB Bureau for economic policy analysis developed '4 futures of Europe'. As an annex the mobility consequences of these 4 futures for those lacking auto mobility will be highlighted. It seems sensible to allow for a worst-case scenario, i.c. 'World Economy'. In that case concentration of essential services seems to be the best option. Such a concentration is also advantageous for supporting public transport.

1. Inleiding

Ruimtelijke plannen werpen hun schaduw ver vooruit. Toch wordt er met die verre toekomst in de praktijk weinig rekening gehouden. De meeste bestemmingsplannen hebben een pragmatische insteek: er moeten woningen, winkels, bedrijven en verkeersvoorzieningen, waaraan op dit moment behoefte bestaat, gerealiseerd worden. Dat de maatschappij en het ruimtegebruik er over 20 jaar heel anders uit zal zien en dat daarmee nu al rekening gehouden zou moeten worden, is meestal geen zwaarwegend argument in de discussie. Toch: we weten nu al dat de vergrijzing zal toeslaan. Bekend is ook dat ouderen andere woonbehoeften, levensbehoeften en verplaatsingsbehoeften hebben en dat de eisen die moeten worden gesteld aan verspreiding van winkels voor dagelijkse behoeften, zorg en dienstverlening en ook verkeersvoorzieningen zwaarder zijn. Het is de vraag of ruimtelijke plannen op lokaal niveau, die momenteel ontwikkeld worden daarop een gepast toekomstbestendig antwoord geven.

Op het abstracte rijksniveau bestaan inmiddels tal van toekomstverkenningen, waarin aandacht wordt besteed aan de mogelijke gevolgen van vergrijzing. Eén van die studies is betreft de ontwikkelingen in de verkeersveiligheid tussen 2010 en 2020. Daarin wordt geconcludeerd dat de verkeersveiligheid onder druk komt te staan door een combinatie van ‘zware’ tendensen: de vergrijzing, de groei van het goederenvervoer en de toename van het autogebruik. Bij de ontwikkeling van plannen op gemeentelijk- of wijkniveau wordt nog niet zo ver vooruit gedacht, deels omdat daarmee nog weinig ervaring bestaat. In deze paper wordt een voorstel gegeven voor een eerste aanzet van een methodiek. Bouwstenen daarbij zijn de wensbeelden met betrekking tot ruimtelijke inrichting en -voorzieningen, scenario's voor de economische ontwikkelingen van het Centraal Planbureau en bevolkingsprognoses voor het plangebied in kwestie. Hillen heeft in het kader van een stage bij de Adviesdienst Verkeer en Vervoer aandacht aan deze materie besteed (Hillen, 2004). De gevolgen voor de veilige mobiliteit van ouderen stonden daarbij centraal. In deze paper wordt voortgeborduurd op zijn resultaten.

2. Wensbeelden met betrekking tot ruimtelijke voorzieningen

Een belangrijk uitgangspunt van beleid is tegenwoordig dat ouderen in de gelegenheid gesteld moeten worden om zo lang mogelijk zelfstandig te wonen ('Growing old in place'). Door de vergrijzing zal de behoefte aan compacte, ten opzichte van voorzieningen gunstige gelegen woningen toenemen, maar niet dramatisch. Het overgrote deel van de toekomstige ouderen zal blijven wonen waar men al woont (dus in de buitenwijken), waar dan de woningbezetting fors zal afnemen. Immers, de kinderen zijn 'uitgevlogen' en men blijft met z'n tweetjes of alleen over. Het draagvlak voor voorzieningen in een wijk neemt daardoor af, het verzorgingsgebied van voorzieningen en dus ook de gemiddelde afstanden er heen, zullen groter worden. Uit zichzelf zullen de ouderen pas aan verhuizen gaan denken als de nood zeer hoog is. Voor velen komt er een tijd dat men door afnemende lichamelijke functies of gezondheidsbeperkingen niet meer kan of mag autorijden. Dan is men, voor zelfstandige verplaatsingen, aangewezen op verplaatsen te voet, met het openbaar vervoer of met een taxi. Dit beperkt hun actieradius. De ruimtelijke ontwikkelingen en de ontwikkelingen in verplaatsingsvaardigheid botsen.

Voor (potentieel) vervoersarmen is aanwezigheid van essentiële bestemmingen op loopafstand dan een noodzaak. De compacte stad voldoet daar het beste aan. Binnen de ruimtelijke ordening is het Compacte Stad concept¹ echter onder vuur komen te staan. Een bezwaar tegen de compacte stad is, dat daarmee niet tegemoet kan worden gekomen aan het streven van een groot deel van de bevolking naar een eengezinswoning met een zo groot mogelijke tuin en voldoende plek voor de auto (liefst twee per woning). Zulke woningen verkopen momenteel beter en gemakkelijker dan gestapelde bouw. De overheid wil daar (nog) zo veel mogelijk aan tegemoet komen. Het is echter de vraag of de vraag naar zulke woningen in de toekomst ook dezelfde blijft. De kans is groot dat dergelijke woningen in de nabije toekomst niet voldoen aan de behoeften en dat de betreffende woningen leeg blijven staan omdat ze te groot en te duur zijn.

¹ Voor uitleg van het Compacte Stad concept: zie onder meer Rijksplanologische Dienst: *Ruimpad - Ontwerpen - eerste, tweede en derde ontwerpatelier*, Ministerie Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu, Den Haag 1996

In het rapport Kwetsbare Verkeersdeelnemers (Methorst, 2003) wordt beschreven welke orderingsprincipes een veilige mobiliteit van kwetsbare groepen, waaronder ouderen, kunnen helpen waarborgen. Adviezen in dit verband zijn:

- *Beperk noodzaak van grote verplaatsingsafstanden*

Vanwege de beperktheid van verplaatsingsopties is nabijheid van essentiële functies een belangrijk criterium. Voor ouderen zijn essentiële functies: winkels voor dagelijkse behoeften, gezondheidscentrum, geldautomaat of bank-/postagentschap, kapper, drogist, buurthuis en ook haltes van het openbaar vervoer. Deze dienen op korte afstand van de woning te vinden te zijn, bij voorkeur op loopafstand.

Ook relaties met functies die buiten het betreffende plangebied liggen en die voor kwetsbare groepen belangrijk zijn, verdienen aandacht. Deze functies moeten via een directe route met een minimum aan confrontaties met massaal en snelrijdend verkeer bereikt kunnen worden. Voor ouderen (en voor jongeren!) is uitgaan een belangrijke activiteit. De verkeersrisico's kunnen daarbij hoog zijn. Eén manier om die risico's in te dammen is een gunstig vervoersalternatief bieden en de uitgaansgelegenheid een relatief centrale ligging te geven.

Alleen door compacte bouw van een wijk² is het mogelijk om voldoende economisch draagvlak te krijgen voor de aanwezigheid van de essentiële functies binnen loopafstand. Compacte bouw bevordert ook een goede positie van de voetganger in de openbare ruimte. Er is 'vanzelfsprekend' toezicht op de openbare ruimte. De openbare ruimte is ontmoetingsplaats en heeft zo ook een duidelijke sociale functie. Door de compactheid is het ook in financieel opzicht mogelijk om de ruimte aardig in te richten en goed te onderhouden.

- *Voorkom conflicten tussen kwetsbare groepen en doorgaand gemotoriseerd verkeer*

Grote verschillen in massa, snelheid en richting zijn, in het bijzonder voor kwetsbare groepen buitengewoon riskant. Zorg er voor dat kwetsbare groepen niet genoodzaakt worden om een verkeersader te kruisen. Hoe groter de omvang van verkeersluwe verblijfsgebieden, hoe groter de bewegingsvrijheid van kwetsbare groepen in het verkeer en hoe groter de kans dat het basispakket aan voorzieningen binnen hun bereik ligt zonder dat zij geconfronteerd kunnen worden met snel rijdend verkeer. Doorgaand

autoverkeer moet worden geweerd uit verblijfsgebieden. Autoverkeer moet via een zo kort mogelijk route worden geleid naar de buitenwijkse ontsluitingswegen.

- *Voorkom ontstaan van complexe situaties*

Situeer functies zo dat confrontaties met complexe verkeerssituaties tot een minimum beperkt blijven. Complexe situaties zijn onder meer: concentraties van verkeer, veel soorten verkeer, snel rijdend verkeer, verkeer uit verschillende richtingen, situaties waar mensen weinig tijd krijgen om de juiste beslissing te nemen in het verkeer.

- *Voorkom onbedoeld gebruik van de infrastructuur en openbare ruimte*

Breng een strikte scheiding aan tussen verkeersgebieden en verblijfsgebieden en zorg er voor dat het doorgaande verkeer geen enkele baat heeft bij het (ongewenste) doorkruisen van een verblijfsgebied. Zorg er aan de andere kant ook voor dat verblijvers niets te zoeken hebben op en nabij de verkeersader.

Menging van functies (woningen, winkels, dienstverlening) langs verkeersaders, zoals traditioneel het geval was bij doorgaande wegen in dorpen en steden zet mensen op het verkeerde been en levert onbedoeld conflicten tussen verblijven en verkeren op. Enerzijds wordt hen getoond dat de omgeving een verblijfsgebied is, anderzijds komt er veel verkeer langs dat er geen oorsprong of bestemming heeft en dus nauwelijks boodschap heeft aan de wens van de verblijvers van veiligheid en geborgenheid.

Verkeersaders dienen buiten het verblijfsgebied te liggen en mogen een gestrekt karakter hebben. Het netwerk van verkeersaders is grofmazig. Bij straten binnen het verblijfsgebied is gestrektheid daarentegen ongewenst, omdat het autoverkeer op zulke straten gemakkelijk sneller kan rijden dan de gewenste 30 km/h of lager. In verband met geschiktheid voor langzaam verkeer is fijnmazigheid een goede eigenschap.

- *Zorg voor een mensvriendelijke inrichting openbare ruimte*

De openbare ruimte moet geschikt zijn voor gebruik door alle bewoners en bezoekers van het gebied. Kinderen, huisvrouwen en –mannen, ouderen en mensen met een handicap maken relatief intensief gebruik van de openbare ruimte. De openbare ruimte heeft een functie als verplaatsingsruimte, maar ook als speelplek, als ontmoetingsruimte en als plek waar je je ontspant.

² Compact hoeft niet te betekenen dat de dichtheden overal (benauwend) hoog zijn. Als het er om gaat dat de afstanden naar het centrum beperkt blijven is, bij radiale ontsluiting, het heel goed denkbaar dat dichtheden het hoogst zijn in het centrum van het gebied en dat de dichtheid afneemt naar buiten toe.

Er moeten waarborgen worden geschapen voor toegankelijkheid voor mensen met een handicap, verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Hangplekken voor jongeren combineren slecht met verblijfsplekken en looproutes van ouderen en gehandicapten.

3. Toekomstverkenningen.

Toekomstverkenningen op landelijk of Europees niveau kunnen helpen een beeld te vormen van de bandbreedte van de gevolgen van ontwikkelingen voor een veilige mobiliteit van ouderen. Op lokaal niveau is het zinvol om voor de relevante functies (wonen voor potentieel vervoersarmen, winkels basisbehoeften, zorg, basale dienstverlening) na te gaan of de ruimtelijke spreiding fundamenteel zal veranderen en wat een en ander betekent voor de routes ertussen (veilige bereikbaarheid). Vervolgens zou moeten worden nagegaan welke alternatieven denkbaar en haalbaar zijn: concentratie van de functies, verplaatsing naar een gunstiger locatie, bijbouwen of aanpassen van woningen zodat een concentratie ontstaat die zwaar genoeg is om een collectief vervoer verbinding financieel mogelijk te maken etc.

In 2004 heeft het Centraal Bureau (van Ewijk, 2003) vier nieuwe lange termijn scenario's voor economische ontwikkelingen in Europa gepresenteerd ('Four futures of Europe'). Deze scenario's zijn: Strong Europe, World Economy, Transatlantic Market, Regional Communities. In het stageonderzoek van Hillen is nagegaan wat de betreffende scenario inhouden en voorts welke consequenties een en ander zou kunnen hebben voor de mobiliteit en de verkeersveiligheid van ouderen. In de Bijlage is een verkorte weergave van de resultaten van dat werk te vinden.

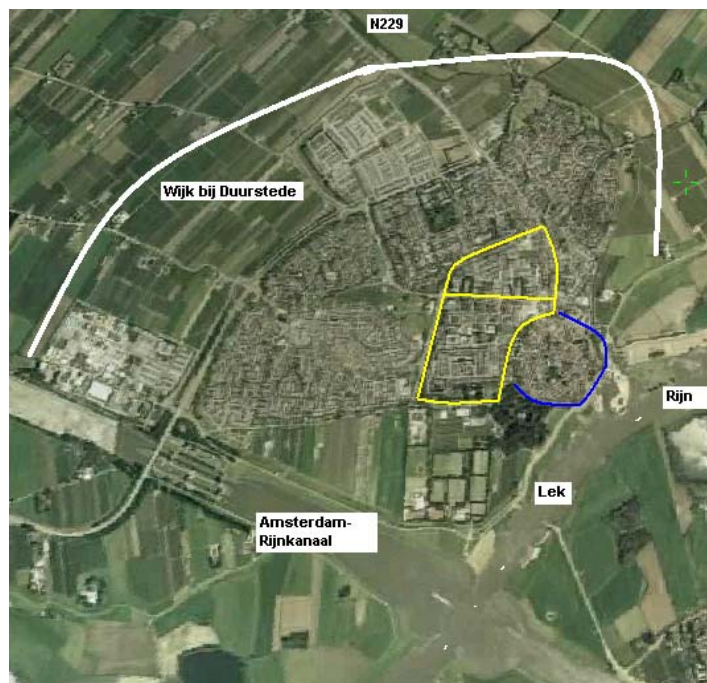
De scenario's laten heel verschillende beelden zien. De ontwerpogave zal zijn om potentieel vervoersarmen mogelijkheden te bieden om veilig de voor hen essentiële voorzieningen te kunnen bereiken. Het is niet onverstandig om rekening te houden met een *worst case scenario*, in dit geval het CPB-scenario 'Wereldeconomie'. In dat geval zal concentratie van wonen van (potentieel) vervoersarmen in samenhang met concentratie van voorzieningen (winkels, gezondheidscentra, recreatieve voorzieningen etc) de beste optie zijn. Concentratie van de voorzieningen heeft tevens als voordeel dat er in ieder geval aan de bestemmingskant een goed draagvlak is voor openbaar vervoer.

4. Testcase

In zijn stageverslag toetst Hillen bovenstaande gedachten in een testcase: de wijken ‘De Engk’ en ‘Frankenhof’ in de gemeente Wijk bij Duurstede. De gemeente Wijk bij Duurstede telt ongeveer 23.400 inwoners en zou in het worst case scenario slechts één ‘standaard’ verzorgingsgebied zijn³.

De Engk is een van de oudste woonwijken van Wijk bij Duurstede. Toen Wijk bij Duurstede is gaan uitbreiden, begon men met bouwen direct naast de singel. Hierdoor is deze woonwijk naast het centrum van de stad komen te liggen. Alle woningen en voorzieningen die binnen de singel liggen behoren tot de binnenstad/het centrum van Wijk bij Duurstede. De Engk telt 1535 inwoners en 732 woningen.

De Frankenhof is een kleinere woonwijk dan De Engk. De Frankenhof sluit aan op De Engk, beide woonwijken bieden voorzieningen voor de hele stad. Doordat de stad Wijk bij Duurstede geen grote plaats is, zijn de voorzieningen in de stad veelal op de gehele stad georiënteerd. Deze stadsvoorzieningen liggen dicht bij het centrum van de stad, al dan niet in het centrum van de stad. De Frankenhof telt 285 inwoners en 138 woningen.



Figuur 1 Wijk bij Duurstede en de testcase.

³ Om een idee te geven van de omvang van de centralisatietendens wordt hier het concept ‘standaard’ verzorgingsgebied geïntroduceerd: een soort gemiddelde van verzorgingsgebieden van een supermarkt, een artspraktijk, een geldautomaat etc.

Hillen gaat in zijn rapport eerst na hoe de bestaande situatie is: hoe zijn de verschillende functies verspreid, hoe lopen de routes, welke problemen treden daarbij op. Hij gebruikt daarbij onder meer de methode Lynch. Daarmee achterhaalt hij de ‘leesbaarheid’ en herkenbaarheid van de omgeving. Hij staat daarbij stil bij de bestaande barrières en andere knelpunten in looproutes.

Vervolgens besteed hij aandacht aan de bevolkings- en autobezit prognoses en het beleidskader van de gemeente Wijk bij Duurstede. Daarin blijkt men zich terdege bewust van de consequenties van de vergrijzing. De gemeente wil in het plangebied een zogenoemde Woondienstzone vormen: een zone waarin wonen, welzijn en zorg in één zone worden gefaciliteerd. Met andere woorden: de gemeente loopt vooruit op de ontwikkelingen en bouwt nu al aan een toekomstbestendige structuur en lijkt zo een goede muur opgeworpen te hebben tegen het *worst case scenario*.

	Huidige situatie	Door gemeentebesleid	Prognose in 2020 t.o.v.
Inwoner aantallen	1820	groei	groei
Aantal 75+ ers De Engk	209	groei	455
Aantal 75+ ers de Frankenhof	30	groei	97
Aantal woningen	860	groei	Kleine groei
Voorzieningen	-	groei	groei
Autobezit	9659	-	Ongeveer 13500

Figuur 2 Prognose De Engk en Frankenhof

5. Concreet Programma van Eisen

Nadat de grote lijnen bepaald zijn t.a.v. van de ruimtelijke orde kan het zinvol zijn om een Programma van Eisen te formuleren inzake de kwaliteitseisen van de verkeersvoorzieningen in de wijk. Hillen heeft dat gedaan; zijn wensenlijst is hieronder opgenomen.

Eisen	Toelichting
De verkeersvoorzieningen moeten begrijpbaar en bruikbaar en 'leesbaar' zijn.	<i>Bruikbaarheid:</i> De bruikbaarheid geeft aan dat iedereen de betreffende ruimten en voorzieningen op een gemakkelijke en vanzelfsprekende wijze kan gebruiken. (Bron: <i>Handboek voor toegankelijkheid, 2001</i>) Ouderen begrijpen complexe situaties veel minder snel en kunnen daar ook moeilijker op anticiperen. Een onveilige verkeerssituatie kan ontstaan door een niet begrijpbare of niet 'leesbare' verkeerssituatie.
De verkeersvoorzieningen moeten berijdbaar zijn en begaanbaar kunnen worden.	Banden van rollators of rolstoelen moeten overal overheen kunnen, ook een stok mag niet vast komen te zitten (b.v. in een rooster).
Een trottoir moet goed beloopbaar zijn. Een ondergrond is daarmee: stroef, vlak en vast.	(Bron: <i>Handboek voor toegankelijkheid, 2001</i>)
De vrije doorgangsbreedte c.q. doorgangshoogte moet breed en hoog genoeg zijn.	Ouderen moeten met begeleiding over de trottoirs kunnen lopen. Er moeten dus minstens twee personen naast elkaar kunnen lopen, zonder enige hinder van obstakels (b.v. een lantaarnpaal of een paaltje). (Bron: <i>Handboek voor toegankelijkheid, 2001</i>) Onder de hoogte wordt verstaan geen afhanginge takken, lage uithangborden e.d.
Om trottoirs te kunnen betreden, moeten er op- en afritten aanwezig zijn.	Dit om met een rolstoel het trottoir te kunnen oprijden/afrijden.
De oversteek moet op één hoogte liggen met het trottoir.	Dit betekent dat oversteekplaatsen op dezelfde hoogte moeten kunnen worden overgestoken.
Fietspaden moeten breed genoeg zijn, zodat een fietser op het fietspad een scootmobiel kan inhalen, of andersom.	In de toekomst komen er steeds meer scootmobielen in het straatbeeld.
Verkeersvoorzieningen dienen ten tijde van duisternis goed verlicht te zijn.	Vergroting van zowel verkeersveiligheid als de sociale veiligheid.
De verkeersvoorzieningen moeten uniform in een woonwijk worden ingericht.	Uniformiteit is van belang om duidelijkheid te verschaffen binnen een woonwijk. Ouderen hebben daar veel belang bij.

Figuur 3 Programma van Eisen m.b.t. verkeersvoorzieningen

6. Discussie

- Welke mogelijkheden heeft een gemeente om de vervoersarmoede van ouderen in de toekomst te voorkomen?
- In hoeverre kunnen ruimtelijke plannen daadwerkelijk helpen om de aanstormende problemen te voorkomen?
- Welke instrumenten (rekenmethodes, checklists, modellen e.d.) zijn daarvoor nodig?
- Welke zaken horen in dit verband thuis in 'standaard' Programma's van Eisen?

- **Referenties**

Ewijk; Casper van: *Europe's future*, In: CPB report 2003/4, Centraal Planbureau, Den Haag, 2003

Hillen; Dick: *Zijn ouderen in de toekomst minder kwetsbaar?* - kwaliteitseisen voor verkeersvoorzieningen voor woonwijken in de toekomst (stageverslag) - Adviesdienst Verkeer en Vervoer / Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer, Rotterdam/Breda, augustus 2004

Methorst; drs. R: *Ontwikkelingen in de verkeersveiligheid tussen 2010 en 2020*, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam, mei 2003

Methorst; drs. R: *Kwetsbare verkeersdeelnemers - rapportage over de kennisbasis voor een effectief beleid voor een veilige mobiliteit van kwetsbare verkeersdeelnemers*, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam, augustus 2003

Bijlage: **Beschrijving CPB-scenario's en consequenties voor veilige mobiliteit van ouderen**

Sterk Europa

In Sterk Europa wordt de Europese Unie sterker en groter. Turkije wordt het 28^e lid van de Unie en op termijn ook het land met het grootste aantal inwoners. De EU groeit uit tot een economische en politieke spelbepaler op het wereldtoneel. Hierdoor slaagt mondiale samenwerking niet alleen voor de internationale handel, maar ook voor het klimaatbeleid. De Europese landen handhaven de politieke verantwoordelijkheid bij het beschermen van kwetsbare groepen in de samenleving. Hiertoe worden wel sommige welvaartsarrangementen hervormd, waardoor de overheid slagvaardiger wordt. Zo worden oudere werknemers geprikkeld langer te blijven werken.

Voor de keuzemogelijkheden (vraagkant) en de kwaliteit en ruimtelijke verspreiding van essentiële functies (aanbodzijde) heeft dit de volgende gevolgen die weer doorwerken in de mobiliteit en verkeersveiligheid van de ouderen. Verwacht mag worden dat de groei van de economie mede wordt gerealiseerd door schaalvergroting in de dienstverlening (zorg, diensten, winkels). De voorzieningen zullen meestal niet meer te vinden zijn binnen de wijk, maar op per auto en per openbaar vervoer redelijk tot goed bereikbare 'centrale' locaties in de steden, stadsdelen en grote dorpen. Het aantal 'standaard' verzorgingsgebieden⁴ in Nederland zal teruglopen van zo'n 2500 naar zo'n 1500 (gemiddeld drie per gemeente). In dit scenario zal de overheid er voor zorgen dat ook de meeste ouderen de essentiële voorzieningen veilig kunnen bereiken. Mensen zonder auto en mensen met een handicap zullen het minder gemakkelijk krijgen. Voor hen is 'growing old in place' geen haalbare kaart. Ruimtelijke planning kan het beste gericht worden op sturing van woonlocaties van vervoersarme groepen: woningen voor die groep zouden *niet* moeten worden gerealiseerd op locaties die buiten loop- en openbaar vervoer-bereik liggen.

Wereldeconomie

In dit tweede scenario krijgt het proces van internationalisering een extra impuls door verdieping en verbreding van Europese interne markt en een geslaagde WTO-ronde. De EU breidt verder uit naar het Oosten, inclusief Turkije. Door een terugtrekkende overheid ontstaat

⁴ Om een idee te geven van de omvang van de centralisatietendens wordt hier het concept 'standaard' verzorgingsgebied geïntroduceerd: een soort gemiddelde van verzorgingsgebieden van een supermarkt, een artspraktijk, een geldautomaat etc.

meer ruimte voor privaat initiatief, ook in de zorg en het onderwijs. De overheid treedt daarbij niet volledig terug, maar behoudt een belangrijke taak bij het reguleren van nieuwe markten. De hoge groei in dit scenario gaat gepaard met minder solidariteit en forse milieuvervuiling. Verwacht mag worden dat er schaalvergroting plaats zal vinden in de dienstverlening, maar dan wel in veel sterkere mate dan in ‘Sterk Europa’, tot op regiokern niveau. Verzorgingsgebieden worden in dit scenario (aanzienlijk) groter dan groot dorp of een stadsdeel; het aantal ‘standaard’ verzorgingsgebieden zal teruglopen van circa 2500 naar circa 600 (alleen in de grote gemeenten meer dan één). De afstanden worden zo groot dat nog maar een zeer klein deel van de bevolking de voorzieningen te voet of met de fiets kan bereiken. De auto een noodzaak. Het openbaar vervoer zal in de meeste gevallen geen alternatief kunnen bieden. ‘Growing old in place’ zal in dit geval grote problemen met zich mee brengen; ruimtelijke planning zal zich moeten richten op centralisatie en concentratie van woonlocaties van vervoersarmen.

Transatlantische markt

In het derde scenario verloopt brede, internationale samenwerking moeizaam. De Europese Unie en de Verenigde Staten zoeken op economisch gebied meer toenadering naar elkaar. de EU richt zich dan ook meer op het westen dan op het oosten; Turkije treedt niet toe tot de EU. Het gevolg is een groeiende kloof tussen arm er rijk in de wereld. Dit geldt ook voor de Europese samenlevingen. Door individualisering neemt het draagvlak voor collectieve arrangementen af. Meer ruimte voor privaat initiatief stimuleert de economische groei, maar een collectieve aanpak van milieuproblemen ontbreekt. Publieke omslagstelsels voor pensioenen in Europa zijn niet eenvoudig te hervormen met de groeiende politieke invloed van ouderen. Bovendien treedt de overheid op sommige terreinen, zoals de zorg en publieke diensten, ver terug. Deze beide factoren beperken de economische groei weer enigszins.

Ook in dit scenario zal er sprake zijn van centralisatie van voorzieningen, zij het wat minder vergaand dan in ‘Wereldeconomie’, maar wel wat meer dan in ‘Sterk Europa’. Het aantal ‘standaard’ verzorgingsgebieden zal teruglopen van circa 2500 naar circa 1000 (gemiddeld twee per gemeente). Slechts een klein deel van de ouderen zal de gewenste voorzieningen te voet kunnen bereiken. De overheid zal voor vervoersarmen weinig soulaas bieden. Een ruimtelijke planning gericht op concentratie van woonlocaties van ouderen nabij de verzamellocaties van ‘essentiële voorzieningen’ lijkt de beste optie.

Regionale samenlevingen.

In het laatste scenario ontstaan er economische blokken, zowel binnen als buiten de Europese unie. Binnen europa werkt een kleine kerngroep van landen aan een voortgaande integratie; een andere groep blijft daarbij achter. De EU breidt niet verder uit. De Europese landen proberen solidariteit via collectieve arrangementen te handhaven. Bovendien hechten de Europese samenlevingen sterk aan immateriële zaken, zoals het milieu. Mede omdat verworven rechten zeer moeizaam te hervormen zijn, verandert de welvaartsstaat nauwelijks. Zonder hervormingen leiden maatschappelijke trends tot een lage economische groei in Europa.

De huidige verspreiding van locaties van ‘essentiële functies’ blijft redelijk in stand. Het aantal ‘standaard’ verzorgingsgebieden zal beperkt dalen van circa 2500 naar 2000. ‘Growing old in place’ zal in dit scenario waarschijnlijk geen grote problemen met zich mee brengen, maar ook hier zal het verstandig zijn om met het ruimtelijk beleid te sturen: woningen voor vervoersarme groepen zouden *niet* moeten worden gerealiseerd op locaties die buiten loop- en openbaar vervoer-bereik liggen.