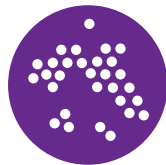
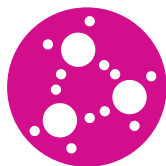


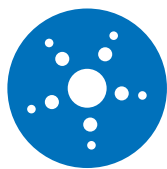
# Bubbelstad



Omschrijving	<ul style="list-style-type: none"><li>• De samenleving bestaat uit ‘bubbels’: groepen mensen die zich door lifestyle, belangstelling of opvattingen (tijdelijk) sterk verbonden voelen.</li><li>• Er is veel flexibiliteit.</li><li>• De digitalisering zet op vele terreinen versneld door.</li></ul>
Ruimte	<ul style="list-style-type: none"><li>• Weinig betekenis van fysieke locaties en fysieke verschijningsvormen van ruimtes en gebouwen. Men heeft weinig binding met plekken.</li><li>• Stedelijk patroon grotendeels zoals nu. Wel verliest het klassieke centrum betekenis.</li><li>• Tijdelijke programmering van plekken door middel van <i>virtual reality</i> en <i>augmented reality</i>.</li><li>• Nieuwe dynamiek op plekken waar veel verouderd vastgoed te vinden is.</li></ul>
Mobiliteit en infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"><li>• Digitale connectiviteit speelt een belangrijke rol. Minder fysieke verplaatsingen dan nu.</li><li>• Mobiliteit is een keuze, veelal kriskras door het stedelijke netwerk, flexibel, gebaseerd op realtime-informatie. Alle modaliteiten spelen (in combinatie) een rol. Nieuwe vormen van vervoer worden snel toegelaten.</li><li>• <i>Mobility as a Service</i> (MaaS, mobiliteit als dienst) speelt een belangrijke rol. Er zijn veel verschillende aanbieders van openbaar vervoer en MaaS-diensten. Kwetsbaar systeem door grote versnippering.</li><li>• Matig onderhoud van vooral interstedelijke en internationale verbindingen via de weg.</li><li>• Er rijden zelfrijdende auto’s, maar door een gebrek aan coördinatie is onderlinge communicatie matig: aanbieders zijn niet altijd betrouwbaar en er zijn vaak storingen.</li></ul>
Governance	<ul style="list-style-type: none"><li>• Wisselende allianties van marktpartijen en lifestylecollectieven zijn leidend.</li><li>• De rol van de overheid is klein; alleen de Europese Unie coördineert op sommige terreinen nog, denk aan internationale hoofdinfrastructuur (weg, spoor, water).</li></ul>
Voordelen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Men kan in alle vrijheid invulling geven aan de eigen identiteit.</li><li>• Flexibiliteit maakt in het eigen leven, in de stedelijke omgeving (tijdelijke, digitale programmering) en in verplaatsingen maatwerk mogelijk.</li></ul>
Nadelen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Er ontstaat een soort ‘houtje-touwtje-samenleving’, waarin lang niet alles goed functioneert en die nogal onoverzichtelijk is. Ruimtelijke planning op de lange termijn is moeilijk.</li><li>• Zij die niet vaardig zijn met digitale technologie of die dat niet willen zijn, vallen buiten de boot.</li></ul>



Omschrijving	<ul style="list-style-type: none"><li>• Systeemtransitie naar een groene en circulaire samenleving.</li><li>• Het Rijk organiseert deze top-down, in reactie op toenemende druk uit de samenleving.</li><li>• Technologische innovatie wordt vooral ingezet voor vergroening.</li></ul>
Ruimte	<ul style="list-style-type: none"><li>• De bestaande stedelijke structuur wordt optimaal benut. Nabijheid is cruciaal.</li><li>• <i>Transit oriented development</i>: een kralensnoer van ontwikkelingen rondom openbaarvervoersknopen.</li><li>• Veel groene innovaties en verknoping van rode (stedelijke) en groen-blauwe netwerken (natuur en water).</li><li>• Woningen zijn gericht op niet hoeven reizen: ze voorzien in extra werkruimte. In steden hebben wijken centrale werkplekken met goede voorzieningen.</li><li>• Buiten het stedelijk gebied zijn er minder voorzieningen en is men meer zelfvoorzienend.</li></ul>
Mobiliteit en infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"><li>• Noodzaak tot reizen wordt zoveel mogelijk geminimaliseerd. Basisvoorzieningen zijn verdeeld over veel (veelal kleinere) centra.</li><li>• Lopen en fietsen zijn de norm, gevolgd door openbaar vervoer. Daarin vinden ook de innovaties plaats.</li><li>• Verschuiving van investeringen van weg naar openbaar vervoer/spoor.</li><li>• Spoor wordt optimaal benut. Focus ligt op regionaal, licht en toegankelijk.</li><li>• Er wordt veel minder gevlogen. Op langere afstanden nemen internationale treinen het deels over.</li><li>• Zelfrijdende technologie wordt ingezet voor collectief (openbaar) vervoer.</li></ul>
Governance	<ul style="list-style-type: none"><li>• De centrale overheid heeft een sterke rol, waarbij het halen van de ‘Parijse’ klimaatdoelen voorop staat.</li><li>• Regio’s zijn meer uitvoerend.</li><li>• De rol van markt en burgers (<i>civic society</i>) is beperkt.</li></ul>
Voordelen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Betere kwaliteit van de leefomgeving: aangename openbare ruimte, schoner, veiliger.</li><li>• Duidelijkheid en overzichtelijkheid.</li></ul>
Nadelen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Individuele burgers hebben minder keuzevrijheid en (ook letterlijk) minder bewegingsvrijheid.</li><li>• Buiten stedelijke regio’s zijn de voorzieningen zeer beperkt; wie daar woont is op zichzelf aangewezen.</li></ul>



Omschrijving	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prestatie en succes zijn dominante waarden, en technologische ontwikkeling wordt gezien als dienend daaraan.</li><li>• Een sterk geïndividualiseerde samenleving met veel ruimte voor zelfontwikkeling.</li><li>• Grote bedrijven nemen het voortouw in de vooruitgang.</li></ul>
Ruimte	<ul style="list-style-type: none"><li>• Marktgedreven verstedelijking. Vastgoedontwikkeling op economische hotspots. Verregaande specialisatie van plekken: hoogstedelijke centra met veel kantoren, campussen en aangename woonwijken. Andere plekken blijven achter: matige leefomgevingskwaliteit en voorzieningen.</li><li>• Grote sociaaleconomische verschillen en verschillen in nabijheid en bereikbaarheid.</li><li>• Sterk contrast tussen KernNL (verdienen) en WeekendNL (ontspannen).</li><li>• In WeekendNL alleen ontwikkeling op een beperkt aantal verspreide locaties; economie veelal gericht op recreatie en zorg.</li></ul>
Mobiliteit en infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"><li>• Veel moeten reizen (bijvoorbeeld naar het werk) is een teken van armoede, veel kunnen reizen (bijvoorbeeld voor ontspanning) van rijkdom.</li><li>• Veel lopen en fietsen in welvarende campusgebieden. Openbaar vervoer is er voor wie geen nabijheid kan betalen.</li><li>• Investerings in weg, spoor en stations alleen op ‘winnende’ locaties en voor internationale verbindingen. Daarbuiten afbouw van het netwerk.</li><li>• Geprivatiseerde, geprijsde wegen. Iemands portemonnee bepaalt diens bereikbaarheid.</li><li>• Zelfrijdende auto’s op grote schaal, met eigen, gescheiden infrastructuur. Grote variatie aan aanbieders en abonnementsvormen.</li></ul>
Governance	<ul style="list-style-type: none"><li>• Marktpartijen nemen het initiatief.</li><li>• Een bescheiden rol voor de overheid, maar het bedrijfsleven verwacht wel standaardisering, risicoreductie (onder andere via publiek-private samenwerking) en sociale vangnetten.</li><li>• Grote bedrijven worden aangesproken op publieke verantwoordelijkheden en geven daar soms ook gehoor aan.</li></ul>
Voordelen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Welvaart is voor een substantieel deel van de bevolking bereikbaar. De overheid blijft minimumkwaliteiten beschermen.</li><li>• Veel keuzevrijheid en veel mogelijkheden, mits iemand die kan betalen.</li></ul>
Nadelen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mogelijk maatschappelijke spanningen als gevolg van grote sociaaleconomische ongelijkheid en beperkte solidariteit.</li><li>• Voor een deel van de samenleving ligt uitsluiting, bijvoorbeeld door bereikbaarheidsarmoede, op de loer.</li></ul>

# Eigenwijk

Omschrijving	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lokale gemeenschappen met elk hun specifieke karakter maken de dienst uit.</li><li>• De eigen wijk is het centrum van het dagelijks leven.</li><li>• Nieuwe technologie wordt alleen omarmd als deze een waardevolle bijdrage levert aan de gemeenschap.</li></ul>
Ruimte	<ul style="list-style-type: none"><li>• Grote verbondenheid met specifieke plekken. Ontmoeten en samenleven in de eigen buurt.</li><li>• Wijken en buurten cultiveren hun eigen karakter.</li><li>• Gevarieerd patroon van bestaande woonkernen en nieuwe dorpen in groene omgeving rond centrale, middelgrote steden.</li><li>• Kleinschaligheid is belangrijk. In de wijk is ‘alles’ te vinden; wat er niet is, wordt niet gemist.</li><li>• Werken aan huis, in de wijk, of in de regio.</li></ul>
Mobiliteit en infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"><li>• Reistijd en rijdsnelheid zijn minder belangrijk dan omgevingskwaliteit. De maximumsnelheid in de bebouwde kom is standaard 30 km/u, op provinciale wegen 60 km/u. Deel infrastructuur wordt ontmanteld om overlast te beperken.</li><li>• Actief bewegen is belangrijker dan snel of ver reizen. Voorkeur voor bestemmingen dichtbij.</li><li>• Infrastructuur voor lopen en fietsen is belangrijk. Lokale en regionale wegen- en spoornetwerken zijn goed onderhouden. Nationale en internationale verbindingen hebben geen prioriteit.</li><li>• Openbaar vervoer in de vorm van lokale en regionale wijkbusjes met chauffeur. Ook collectief vervoer door samen reizen (‘meerijden’).</li><li>• Zelfrijdende technologie speelt een beperkte rol; wordt soms ingezet voor lokale deelsystemen. Over het algemeen traag en weinig populair.</li></ul>
Governance	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lokale en regionale gemeenschappen hebben grote bevoegdheden en zeggenschap over ruimtelijke investeringen.</li><li>• De Rijksoverheid is veel minder belangrijk dan nu.</li></ul>
Voordelen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Een gevoel van geborgenheid. Een herkenbare wereld.</li><li>• Kleinschaligheid en zeggenschap bieden burgers de mogelijkheid om direct invloed te hebben op hun lokale leefomgeving.</li></ul>
Nadelen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bovenlokale afstemming is moeilijk, waardoor draagvlak voor centrale ((boven)regionale) voorzieningen problematisch kan zijn.</li><li>• Er zijn grote lokale en regionale verschillen in ruimtelijke kwaliteit, voorzieningen en vervoerssystemen.</li></ul>