

RUIMTE & ECONOMIE

Verslag Smal Beraad gehouden op 6 december 2010

Drs. K.B. de Graaf / Studio Platz

INHOUD

VERSLAG	4
DEELNEMERS	11
AGENDA	13
ENKELE GEGEVENS OVER HET FORUM VOOR STEDELIJKE VERNIEUWING	16
BESTUUR	20

VERSLAG

Ter introductie

Bert van Delden, adviseur van Forum voor Stedelijke Vernieuwing, heet de aanwezigen van harte welkom. Een Smal Beraad, waarbij op een bijzondere locatie een kleiner gezelschap meer exploratief te werk gaat. Het beraad vindt plaats bij het Haagse kunst- en architectuurcentrum STROOM, gevestigd in een fraai pand aan de rand van de binnenstad. Het complexe thema dat geëxploreerd wordt is 'Ruimte & Economie', een thema dat weer in de belangstelling is gekomen door recente publicaties van het Centraal Planbureau (CPB) en de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO). Gevoegd bij het regeerakkoord en de herschikking van ministeriële taken op ruimtelijk-economisch gebied is er alle reden om stil te staan bij mogelijke keuzes. Gaan we inderdaad geconcentreerd inzetten op een grootstedelijk beleid, of blijft het principe van de 'verdelende rechtvaardigheid' in stand? Aan moderator Felix Rottenberg, die aangeeft verheugd te zijn over zijn terugkeer bij Forum voor Stedelijke Vernieuwing, de taak om de aanwezigen hierover aan de tand te voelen.

Uit de voorstelronde blijkt dat een divers gezelschap de weg naar STROOM heeft gevonden. Beleidsmakers en wetenschappers zijn in de meerderheid, maar ook vanuit de markt wordt inbreng geleverd.

Verkenning van het thema

Bij wijze van verkenning gaan Zef Hemel en Coen Teulings nader in op het thema. Hemel trapt af; hij schreef over de relatie tussen economie en ruimte onlangs een artikel in Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening: 'Spiky Delta'. Hij begint met een persoonlijke fascinatie: het Nederlandse verstedelijkingspatroon zoals zich dat aan de luchtreiziger voordoet die de langzame glijvlucht naar Schiphol heeft ingezet. 'Merkwaardig', zo betitelt Hemel de aanblik, door de fragmentatie, het ontbreken van echte grote steden en de verlichte linten van de autosnelwegen. Zelfs bij de landing is er nog geen grote stad te zien; de Zipf-curve van de rangorde van steden die in andere landen echte pieken laat zien, blijft in Nederland heel lang heel vlak. Kortom: echte steden ontbreken in deze delta; hoe valt dat te verklaren? Volgens Hemel zie je hier het restant van de agrarische samenleving die Nederland zo lang is geweest: 'Het resultaat is Christalleriaans.' Een tweede erfenis is de aardgasbel die onze welvaart veel goeds heeft gedaan. Het energienetwerk dat hieruit voortkwam kon moeiteloos door de hele delta gelegd worden; voor energie was het dus niet noodzakelijk om te agglomereren. Voeg daarbij de olie die de benzine-planologie mogelijk maakte en grootschalige suburbanisatie stimuleerde. Een derde factor is de centrale belastinginning die in 1929 werd geïntroduceerd en die eveneens voor ruimtelijke spreiding zorgde. De verzorgingsstaat deed hier ten slotte nog een schepje bovenop: iedereen kreeg zijn natje en zijn droogje, op zijn eigen plek. 'De staat kwam naar u toe', aldus Hemel. Meer psychologisch van aard is het anti-stad sentiment dat al lang bestaat en de kans krijgt door te zeuren omdat er nu eenmaal zoveel provinciale en gemeentelijke kernen bestaan.

De vraag is vervolgens wat dit voor economie oplevert? Volgens Hemel typisch een economie die je krijgt wanneer je dicht bij het gespreide patroon uit het agrarische tijdperk bent gebleven. Een situatie die niet werd geholpen doordat lange tijd Nederlandse economen zich óók voorstander betoonden van het spreidingsdenken en steden grotendeels negeerden. Tien jaar geleden zette echter de kentering in, met de discussie die in 2001 van start ging over de creatieve stad. 'Toen brak het inzicht bij sommige economen door', aldus Hemel. Parallel ontstond in het vakgebied van de stedenbouwers het metropolitane debat. Met als voorlopig hoogtepunt de publicatie dit najaar van twee onderzoeken van CPB en het Planbureau voor de Leefomgeving (over de kracht van de Noordvleugel, bedoeld om de Amsterdam-brief van het Ministerie van EZ te onderbouwen). De vastgoedlezing door CPB-directeur Coen Teulings past in deze lijn. Hemel, resumerend: 'Planologen en economen naderen elkaar, evenals hun inhoudelijke agenda's. Het huidige momentum van de crisis kunnen we gebruiken om dat gesprek verder vorm te geven. Hoe kunnen we de economie uit het slop helpen en van Nederland weer een winnaar maken, daarbij gebruik makend van de kracht van de steden?'

Hemel staat zich daarop een gedachtenexperiment toe: 'Stel we hadden in dit land met 16 miljoen mensen in één metropool gewoond. New York, São Paulo, London: als we zo'n stad toch eens hadden gebouwd?' Dan hadden we een compleet andere economie gehad, is zijn stellige overtuiging. 'Economie en verstedelijkingspatronen hebben van alles met elkaar te maken. Verstedelijking kan dus worden ingezet om de economie te diversificeren.' Daarbij mogen de demografische agenda ('de groei van steden versterkt de krimp en maakt deze selectief') en de duurzaamheidsagenda niet vergeten worden. Voeg deze drie agenda's samen en er kan iets bijzonders ontstaan. Internationaal gaat het discours verder, met als belangrijke uitkomst dat de condities voor creativiteit in steden veruit het beste zijn. Hemel, afsluitend: 'Wanneer gaan we

nu echt pieken in deze delta? Dat is de urgentie van deze bijeenkomst. Durf die grootstedelijke economische agenda te maken en schep de benodigde condities! Urbanisatie en economische groei hangen echt met elkaar samen; wanneer we niet urbaniseren, stopt de groei. Ik ben bang dat dit land blijft zitten in het oude idioom en blijft investeren in de verkeerde dingen, zoals een tweede zeesluis en achterlandverbindingen.'

Coen Teulings, directeur van het CPB, tapt bij het begin van zijn inleiding uit een ander vaatje. Hij laat een dia zien van Moe Greene uit de Godfather, oprichter van Las Vegas en in zijn eentje verantwoordelijk voor de bouw van deze stad. In Nederlandse verhoudingen met alle democratisch gekozen vertegenwoordigingen wellicht ondenkbaar, maar volgens Teulings toch een model om even in gedachten te houden. Vervolgens gaat de CPB-directeur in op de resultaten van het onderzoek dat zijn organisatie samen met de Atlas voor Gemeenten heeft gehouden naar grondprijzen en de relatie met lokaal overheidsbeleid ('Stad en Land'). Centraal in de uitkomsten van het onderzoek staat de dia die laat zien hoe groot de aangetroffen variatie in grondprijzen is; van 14 euro per m² in Bellingwedde tot 3.500 per m² in Amsterdam. Amsterdam is met afstand de duurste stad, maar op meer plekken in het land zijn stedelijke 'spikes' waarneembaar, aldus Teulings. In deze stedelijke gebieden zijn de huizenprijzen de afgelopen 25 jaar het sterkst gestegen. Voorbeelden zijn, naast Amsterdam: Groningen, Maastricht, maar ook de Brabantse steden 's-Hertogenbosch, Breda en Eindhoven. Het zijn volgens Teulings de kerngebieden van onze economie, waar zich wel degelijk een tendens van verstedelijking voordoet. Overigens doen niet alle steden het even goed; zo is het verschil tussen Amsterdam en Rotterdam uitermate groot. Een tweede kanttekening: het is geen natuurwet dat steden het goed doen. Teulings roept de periode van 1960 tot 1988 in herinnering: toen krompen steden als Amsterdam en Rotterdam met 20 procent. 'Het was de tijd dat de Atlas of Shrinking Cities werd gepubliceerd. In 1980 werd de 'death of the city' aangekondigd, maar die overlijdensadvertentie is achteraf gezien te vroeg gepubliceerd.' Gewezen wordt op het werk van Glaeser en Florida die beiden schreven, zij het vanuit uiteenlopende invalshoeken, dat steden er wel degelijk bovenop konden komen. Vooral universiteitssteden bleken over de nodige veerkracht te beschikken. Hoewel de elektromotor een decentrale energievoorziening mogelijk maakte, bleken steden wel in staat om als ideeën-magneet te fungeren. Dit Smal Beraad is daarvan een perfect voorbeeld: 'Dit gesprek levert in korte tijd veel meer op dan wanneer we de uitwisseling via e-mail zouden organiseren.'

Aan de hand van verschillende tabellen en grafieken uit de publicatie 'Stad en Land' maakt Teulings duidelijk hoe de grondprijs in steden samenhangt met de hogere lonen die in steden betaald worden en de reiskosten die mensen moeten maken om die steden te bereiken. 'Grondprijzen reflecteren uiteindelijk de toegevoegde waarde die door de agglomeratie ontstaat.' Geculmineerd gaat het grondwaardesurplus om een bedrag van 340 miljard euro, 3 procent van het Bruto Binnenlands Product. De werkelijke waarde van steden ligt nog hoger, omdat de kenniseconomie zich hier concentreert, aldus Teulings.

De extreme variatie tussen Bellingwedde en Amsterdam is voor 77 procent te verklaren, wat in wetenschappelijk opzicht een hoog percentage is. 43 procent is te herleiden tot consumptie-factoren, 34 procent volgt uit productie-gerelateerde variabelen. Het gaat om zaken als bereikbaarheid van werk met auto en OV, maar bijvoorbeeld ook om de aanwezigheid van culturele voorzieningen. 'Mensen met een stedelijke *lifestyle* willen dicht bij de interessante en hippe voorzieningen wonen. Het zijn die mensen die de kenniseconomie gaande houden.' Algemene conclusie is volgens Teulings dat verdelende rechtvaardigheid weinig zinvol is. Ruimtelijke differentiatie is goed, voorzieningen zoeken uit zichzelf de clustering wel op en hogere dichtheden maken het mogelijk om die voorzieningen effectief aan te bieden. 'Zie daar nogmaals de vergelijking met Moe Greene: als je als stad het grondwaardesurplus zélf zou mogen afroemen, heb je een veel grotere slagkracht en kun je als een projectontwikkelaar je stad runnen.' Het pleit voor een nog veel grotere bewegingsruimte van steden, zo geeft de CPB-directeur aan. Dat vraagt echter wel om mogelijkheden om de hogere grondprijzen contant te maken en te 'internaliseren'. Een meer verregaande vorm van lokale belastingen zou daar een eerste stap in kunnen betekenen. Teulings: 'We moeten oppassen dat we niet datgene om zeep helpen wat de economie de afgelopen twintig jaar zo vooruit heeft geholpen, namelijk de steden. Mijn pleidooi zou zijn: *go with the flow* en laat steden veel meer zelf over hun eigen toekomst beslissen.'

De keerzijde van stedelijke attractiviteit is wel dat de krimpgebieden het alleen nog maar zwaarder krijgen. Teulings heeft het antwoord op deze complementaire opgave niet paraat, maar geeft aan dat traditionele oplossingen als 'meer asfalt' gedoemd zijn te mislukken. Falende prestigeprojecten als Blauwe Stad, Wieringerrandmeer en het grensoverschrijdende bedrijvenpark Avantis hebben dat inmiddels wel aangetoond.

Drie kwesties

De discussie die volgt spitst zich na enige speldenprikken over en weer toe op drie centrale kwesties:

1. de stand van de economie en het economisch beleid: waar moet Nederland op inzetten en hoe moet dat gebeuren. Ligt er een rol voor het Rijk en zo ja: op welk punt;
2. de rol van het ruimtelijk beleid in het versterken van de economie: is een dergelijk verband aanwezig en waar is de beïnvloeding het meest kansrijk;
3. de keerzijde van de medaille: wat te doen met gebieden die niet mee kunnen komen c.q. waar geen sterke steden aanwezig zijn?

De economie

Is er nog een behoefte aan een nationaal economisch structuurbeleid of moet het economisch beleid worden gedecentraliseerd, zoals met het ruimtelijk beleid al enkele jaren geleden is gebeurd? Heeft het beleid inzake 'mainports' bijvoorbeeld nog relevantie? In dit verband is een meer algemene kwestie of juist de 'pieken' in de economie steun verdienen, of eerder de 'dalen' (zoals Tinbergen altijd bepleitte). Moet 'equity' (gelijkheid) voorop staan of efficiency? Aan het begin van een nieuwe regeringsperiode is het zinvol hierover na te denken: hoe effectief is het beleid geweest dat de afgelopen jaren is gevoerd en hoe verhoudt zich dat tot de autonome ontwikkelingen die zich voltrekken? Als we niet weten hoe beleid in het verleden heeft uitgedaan, kan het nemen van maatregelen averechts uitpakken.

De aanwezigen concluderen dat het kabinet in haar regeringsverklaring al min of meer een keuze heeft gemaakt, daartoe genoopt door de penibele financiële situatie. Het handelend vermogen van het Rijk is fors ingeperkt: er moet noodgedwongen worden gefocust. In de beleidsbrief van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu staat dat alles in het teken moet staan van het versterken van de economische groei, oftewel datgene wat al sterk is. De brainports, mainports en greenports moeten de kar trekken; die beleidsmatige concentratie is nieuw. Dat zou betekenen dat alleen de 'winnende paarden' op steun van het Rijk kunnen rekenen.

De internationale dimensie mag in dit verband niet uit het oog worden verloren, zo wordt aangegeven. Het WRR-project 'Nederland in de wereld' onder leiding van Ben Knapen maakt duidelijk dat grenzen poreus zijn en Nederland steeds afhankelijker is van ontwikkelingen in het buitenland. Denk aan energieschaarste, voedseltekorten, onbeheersbaarheid van financiële processen, klimaatrisico's en terrorisme: de gevolgen daarvan zijn niet vrijblijvend. Maar ook in positieve zin gaat dit op: Nederland is nog steeds een belangrijke 'hub' in het goederenvervoer. 8 procent van het bruto binnenlands product wordt hiermee verdiend. Los van de keuzes die het kabinet maakt, mag dat niet te snel worden vergeten. Uit onderzoek blijkt namelijk dat de concurrentiekracht van Nederland op dit terrein wel afneemt. Een aanwezige: 'We staan op nummer vier van de logistieke index, maar vroeger stond Nederland hoger. Gebieden zoals Hamburg doen het aanzienlijk beter. Dat terwijl voor de toekomst wel een verdere groei van het vervoer tussen de *global city regions* wordt verwacht.' Die groei kan met de huidige infrastructuur niet worden geacommodeerd, is de verwachting. Met name de kwaliteit van de achterlandverbindingen laat te wensen over en dit zorgt voor een fors capaciteitsprobleem. Europa zal de komende jaren inzetten op een versterking van transeuropese netwerk; Nederland moet mee in die ontwikkeling.

Volgens anderen is dit denken in 'ports' en 'valleys' echter traditioneel beleid, om het woord ouderwets maar niet te gebruiken. Teveel denkend vanuit sectoren en regio's, teveel gevoed door regionaal-politieke sentimenten en teveel leidend tot monopolies ('het Noorden als dé energieleverancier van Nederland'). In de Tweede Kamer leiden dergelijke sentimenten er toe dat het equity-denken nog steeds hardnekkig stand houdt. Minister Schultz van Haegen probeerde het in haar eerste beleidsbrief, maar werd teruggefloten doordat kamerleden zich voor het karretje van regionale lobby's lieten spannen ('ook Zeeland moet een MIRT-project krijgen en in Drenthe moet er nodig een fietspad bij'). In termen van werkgelegenheidsgroei leveren de projecten met traditionele inslag evenmin veel op, zo wordt gezegd. 'Wat doen die nieuwe kolencentrales bij de Eemshaven voor de werkgelegenheid van Delfzijl? Niet veel! Er zitten 1.500 buitenlandse bouwvakkers in portacabins en die trekken straks door naar het volgende project.' Daar komt bij dat veel investeringen van het Rijk (alleen het MIRT is feitelijk nog over) tot 2020 al vast staan en vol zitten. Veel nieuw heil is daarvan niet te verwachten.

De tegenstanders van de 'ports' en 'valleys' geloven niet in extra asfalt en spoorrails. Zij pleiten ervoor veel meer in te zetten op de consumptie- en productiefactoren die bijdragen aan hogere grondwaarden: *consumercity* dus, waarvan nu 77 procent is te 'verklaren'. Met bijvoorbeeld een veel zwaarder accent op cultuur en alle andere aspecten die in het onderzoek van Marlet naar de 'aantrekkelijke' stad zijn benoemd. In dat licht bezien kunnen de bezuinigingen op cultuur van het kabinet eerder averechts werken. 'Waarom wil de echtgenote van de Engelse CEO van Philips wel in Amsterdam wonen en niet in Eindhoven? Dat heeft er alles mee te maken dat Amsterdam cultureel een metropool is en Eindhoven een provinciestad. Althans, zo wordt het door deze mensen beleefd. In Amsterdam gebeurt het, hoewel steden als Brussel, Parijs en Londen nog steeds mijlenver voor liggen.' Steun voor deze stelling komt van de OESO, die Nederland heeft aangeraden om de verstarde woningmarkt open te breken en juist op dat gebied een kwaliteitsslag te maken. In dat licht bezien zou de hervorming van de woningmarkt met kracht moet worden doorgezet. Huishoudens blijven zitten waar ze zitten en zijn niet te porren om te verhuizen, mede door de te krappe woningmarkt: de Nederlander is 'verhuislui' geworden.

Hiernaast klinkt een pleidooi om juist alle kaarten te zetten op beter onderwijs. Het talent gaat weg, zo wordt gezegd. Eerst van het dorp naar de grote stad en dan door naar het buitenland. De *brain drain* is gaande. Juist de aanwezigheid van een grootstedelijk milieu - gevarieerd en gemixed - kan de jonge mensen meer voor Nederland behouden. Aanvullend wordt ervoor gepleit om ook de kwaliteit van het onderwijs zelf fors te verhogen. In vergelijking met het buitenland staat Nederland er op dat punt niet goed voor. Onze huidige gesloten cultuur naar het buitenland helpt evenmin.

Het ruimtelijk beleid

In het ruimtelijk domein is de belangrijkste vraag of het ruimtelijk beleid de economische concurrentiekracht van Nederland kan versterken. Helpt intensivering van de verstedelijking onze economie vooruit? Sommigen denken van wel, anderen zijn sceptischer. Veel hangt af van de keuze of men verstedelijking louter ziet als een 'effect' (een neerslag van de economie) of ook als een 'oorzaak' en daarmee sturend naar de economie. Feit blijft dat het grootste deel van onze economie zich concentreert in de stedelijke *daily urban systems*. Stedelijke gebieden doen het substantieel beter op het gebied van de kenniseconomie, zoveel is wel duidelijk geworden. De vraag is echter - net als in het economisch domein - of deze ontwikkeling behoorlijk autonoom verloopt of dat er beleid op moet worden gevoerd? En moeten de plekken waar het goed gaat extra worden versterkt? Of komen die er juist 'vanzelf' wel? Sinds de Vierde Nota is er bewust veel in de steden geïnvesteerd, daar worden nu de vruchten van geplukt. Er wordt voor gewaarschuwd om dit beleid te snel weer aan de kant te zetten. Ga dus door met investeren in een goede netwerkverstedelijking, met goede en snelle verbindingen: de geavanceerde metropolitane economie waar Hemel voor pleit. En passant moet daarbij de kwaliteit van het openbaar vervoer worden verbeterd, deze ligt achter vergeleken bij internationale standaarden: 'Stop veel meer geld in regionale vervoersystemen. Dat is de eerste twintig jaar onrendabel, maar dan heb je ook wat.'

De brain-, main- en greenports waar het Rijk op inzet komen voor een deel wel overeen met deze gebieden waar de hoogste grondwaarden worden gerealiseerd (zie het onderzoek van Teulings c.s.), maar voor een deel ook niet. Daar is dus latent een spanning aanwezig. Liggen hier de beste kansen voor verdere verstedelijking? In een gebied als Venlo (een van de greenports) bijvoorbeeld zeer zeker niet: dat gebied heeft weinig aantrekkingskracht als wervend woonmilieu. Versterking van deze gebieden in economisch opzicht zal er hooguit toe leiden dat de pendel naar deze gebieden toeneemt (en de wegen zitten al zo vol: Nederland heeft de langste woonwerkpendel ter wereld).

Een schaalniveau lager staan veel gemeentebesturen voor de vraag waarin te investeren c.q. waar de beleidsmatige focus op te richten. Is meer infrastructuur de panacee, of juist inzetten op meer cultuur? In tijden van bezuinigingen geen eenvoudige kwestie. Hier ligt mogelijk een oplossing - Teulings reikte hem al aan - in het vergroten van de lokale inkomensbasis. Zeker nu in veel steden de grondbedrijven het zwaar hebben omdat de kantorenuifgifte is opgedroogd. Meer lokale inkomsten maken tegelijk de noodzaak voor nationale stimuleringsprogramma's een stuk minder. In 1990 heeft de WRR hier al voorstellen voor gedaan (onder leiding van Kreukels en Salet, '*Van de stad en de rand*'); dergelijke ideeën komen de laatste tijd meer op. Voorgesteld wordt om met het rekeningrijden te beginnen: 'Laat een stad als Amsterdam dat maar invoeren en zelf de revenuen ervan plukken.' Een grotere lokale autonomie zou als positieve bijwerking

kunnen hebben dat jonge mensen zich meer voor de lokale politiek gaan interesseren. Meer autonomie betekent ook meer beslissingsmacht over de toekomst van de eigen omgeving.

Of een keuze voor de steden ook betekent dat de verstedelijking veel meer geconcentreerd moet plaatsvinden - waar Hemel voor pleitte - wordt door sommigen betwijfeld. Niet iedereen blijkt in dit verband even gecharmeerd van het idee om een metropool in Nederland te creëren (hoewel de 16-miljoenstad waar Hemel het over had natuurlijk een puur theoretische exercitie was). De kleinschalige verstedelijking heeft ook zo zijn charme. 'En leidt zo'n superconcentratie nou tot een land waarin het fijn leven is? Het ommeland trek je daarmee helemaal leeg.' Amsterdam ligt zoals gezegd nu al ver achter bij de echte metropolen; het is tekenend dat het op een eindhalte van het internationale HSL-netwerk ligt. Krijgt de stad ooit de massa die nodig is om de topvoorzieningen aan te trekken waar internationale CEO's (en hun partners) zo op kicken? Niet iedereen is daarvan overtuigd: 'Laten we ook reëel zijn: Nederland krijgt de derde categorie bedrijven, voor de echte toppers zijn we niet interessant.' Het gedeconcentreerde verstedelijkingsbeleid heeft Amsterdam evenmin goed gedaan, zo geeft een aanwezige aan. 'Amsterdam had nooit moeten inzetten op Almere. Dat heeft de stad meer kwaad gedaan dan goed. Een ruime meerderheid van de mensen zou liever in Amsterdam wonen, als het daar betaalbaar zou zijn. De grondwaarde laat dat zonneklaar zien. Almere ligt gewoon te ver weg, net zoals Haarlemmermeer en Purmerend.'

Er is daarentegen nog wel veel vraag naar het woonproduct dat Amsterdam te bieden heeft. Die vraag moet dan wel worden geaccommodeerd: 'Stop met dingen die deze ambitie dwars zitten. Plaats Cargill uit, sluit de containerterminal van Ceres en bestem dat gebied voor aantrekkelijke woongebieden. Dan ontstaat ten minste de massa waar Hemel om vraagt.' Woongebieden die niet alleen voor de elite bestemd moeten worden, maar ook voor de lagere inkomensgroepen die stad als springplank en opleidingsmachine gebruiken.

Na jaren van 'ontstedelijking' moet er met kracht geurbaniseerd worden, maar het genoemde gelijkheidsdenken helpt daar niet bij: 'De manier waarop in Nederland het bestuur is georganiseerd en het geld wordt verdeeld, zorgt ervoor dat de urbanisatiekansen onnodig worden gedempt.' Waar door een aanwezige aan wordt toegevoegd dat ook de marktpartijen het hebben laten afweten: 'Laten we onder de markt het CPB-rapport uitgebreid verspreiden, met de boodschap dat er wel degelijk een wens is om in de stad te leven. Dat is een ander geluid dan de marktleiders zoals Bouwfonds laten horen.'

De krimpgebieden

De periferie van Nederland is de afgelopen 25 jaar leeggelopen en die ontwikkeling zet zich versterkt door. Ontstaan er straks spookgebieden in Nederland waar kinderen geen kans meer hebben op goed onderwijs en - nog meer dan ze nu al doen - wegtrekken naar de steden? Nu al staat de kwaliteit van het basisonderwijs in krimpgebieden onder druk. Het zijn verder gebieden waar marktpartijen bijvoorbeeld nauwelijks te vinden zijn en private investeringen dus uitblijven. Wat moet een stad als Heerlen bijvoorbeeld doen? Hier worden nota bene lagere grondwaarden genoteerd dan in het gebied eromheen. Dat zou betekenen dat hier een zeer stevige kwaliteitsimpuls noodzakelijk is.

Belangrijkste uitdaging is dus om de grensgebieden aantrekkelijker te maken. Nu wil er niemand in Venlo wonen, maar wellicht liggen er kansen om een 'grensoverschrijdende verstedelijking' van de grond te krijgen. Net zo goed als Emmen zich aan zou kunnen sluiten bij Groningen, zo zou Heerlen richting Aken kunnen kijken. Anderen pleiten er vooral voor om daarop in te zetten wat de Randstad niet heeft: groen, ruimte, *value for money* (grotere huizen, grotere tuinen). Een zwaardere inzet op verstedelijking in de Randstad kan ertoe leiden dat de behoefte aan recreatief wonen in de periferie toeneemt. 'Een nieuwe golf aan datsja's', zo wordt gezegd. Zo bezien heeft de periferie ook baat bij sterke steden in het westen van het land. Het biedt gebieden als Parkstad de kans zich met niches in de kijker te spelen.

Boven alles is lokaal maatwerk essentieel; overkoepelend en generiek Rijksbeleid is kansloos. Ook al liggen Heerlen en Venlo dicht bij elkaar, het zijn compleet verschillende gevallen. Het regeerakkoord lijkt hier ook op in te zetten: scherpere keuzes, meer lokale autonomie, weg van de verdelende rechtvaardigheid en meer handelend vermogen voor de regio.

Het enige waar het Rijk wel mee kan helpen is *damage control* tijdens de verdere ontvolking van deze gebieden; weinigen twijfelen eraan of de krimp zet verder door. 'We moeten dit proces als samenleving goed begeleiden', zo wordt gezegd. Daarnaast heeft het Rijk een taak om de enige echte Vogelaarwijk van Nederland - Rotterdam Zuid - op peil te houden.

De eerste initiatieven worden inmiddels genomen om het tij te keren c.q. de krimp in zo goed mogelijke banen te leiden. Zo heeft de burgemeester van Amsterdam, Eberhard van der Laan, een programma opgetuigd van solidaire steden. In het buitenland is sprake van vergelijkbare projecten, zij het op meer regionale schaal. Zo heeft Hamburg de verantwoordelijkheid op zich genomen in de omliggende regio (Mecklenburg Vorpommern) de economie op poten te krijgen, ook vanuit een solidariteitsgedachte.

Tot besluit

Aan het slot van dit ware exploratieve beraad worden geen conclusies getrokken. Ieder voor zich nemen de deelnemers waardevolle inzichten mee naar huis, zo geven zij desgevraagd aan. Bert van Delden sluit af met zijn destillaat van de avond: de regionalisering zet door, het Rijk moet inzetten op de boven- en onderkant van de grondprijsgebieden ('in Parkstad kunnen we geen Verelendung toelaten, daar moet geld bij') en verder heeft de Rijksoverheid vooral een taak in het creëren van goede condities (onderwijs, woningmarkt, mobiliteit). Daarbij moeten ook hervormingsdossiers als dat van de woningmarkt in de beschouwing worden meegenomen.

DEELNEMERS

Drs. A.Th. van Delden	Ministerie van BZK - WWI
Drs. R. Gans MMC	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Drs. K.B. de Graaf	Studio Platz
Dr. J.J.M. Hemel	Gemeente Amsterdam
Prof. dr. L.A. de Klerk	Universiteit van Amsterdam
Mw. ir. K. Laglas	vh BNA
Dr. G.A. Marlet	Atlas voor Gemeenten
F. Rottenberg	Moderator
Drs. E.P. Stigter	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Prof. dr. C.N. Teulings	Centraal Planbureau / Universiteit van Amsterdam
Prof. dr. P.P. Tordoir	Universiteit van Amsterdam
Drs. B.L. Vink	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Mw. C.E. van Vlodrop	Forum voor Stedelijke Vernieuwing

AGENDA

Geannoteerde agenda voor het Smal Beraad over het thema 'Ruimte & Economie' dat op maandag 6 december 2010 van 17.00 uur - 22.00 uur wordt gehouden bij 'STROOM', Hogewal 1-9 te Den Haag.

Aanleiding en achtergronden

Het Coalitieakkoord en bijbehorende herschikking van ministeriële taken op ruimtelijk-economische thema's is, tezamen met een aantal onlangs verschenen studies ('Smart People, Strong Cities' van het CPB en de OESO quickscan), aanleiding om de keuzes die voorliggen op dit gebied te bediscussiëren. Pieken in de Delta, het voormalig gebiedsgerichte economische beleid van EZ, gaat uit van het sterker maken wat sterk is, wat zich vertaalde in thematische pieken in de Delta (met 244 projecten), die moesten zorgen voor diversiteit, flexibiliteit en maximale ontwikkeling op nationaal niveau. In het recent verschenen artikel 'Spiky Delta' (S+RO augustus 2010) wordt dit regionale beleid getypeerd als ouderwets, omdat het nog steeds probeerde de economie te spreiden vanuit het principe van de 'verdelende rechtvaardigheid'. 'Echt spiky is het niet.' Voorgesteld wordt een nieuw, grootstedelijk georiënteerd economisch beleid, gericht op importvervanging, grootstedelijke zelfvoorziening en economische diversiteit. Een dergelijk beleid zou beter aansluiten bij demografische ontwikkelingen van krimp, op steden gerichte migratie van hoger opgeleiden en selectieve groei. "Ook in het licht van duurzaamheid en noodzakelijke CO2-reductie zou het sluiten van de kringlopen op het laagste niveau raadzaam zijn."

Vanuit 'Toekomstagenda Ruimte' en 'NL 2040' wordt stevig ingezet op economisch herstel en vooruitgang. Alle grote ruimtelijke activiteiten zullen gericht moeten zijn op het bevorderen en ondersteunen van economische groei en daartoe moeten alle (economisch) beperkende maatregelen afgeschaft worden. Denk hierbij aan verbetering van de bereikbaarheid, een beter functionerende woningmarkt, het uitbreiden van het banenstelsel van Schiphol, maar ook het loslaten van principes als 'verdelende rechtvaardigheid'. Daarnaast wordt gesteld dat "onzekerheden in toekomstige productie, hoofdzakelijk te maken hebben met onzekerheid over de verdeling van arbeid en de spreiding daarvan over de ruimte."

Het regeerakkoord lijkt zich aan te sluiten bij verschillende van bovengenoemde uitgangspunten en wijst een aantal 'topgebieden' aan (water, voedsel, high tech, life sciences, chemie, energie, logistiek en creatieve industrie), waarbij het beleid zich moet gaan richten op alle relevante vestigings- en ondernemingscondities. Het verlegt de aandacht in de Delta naar een selectief aantal mainports, brainports, greenports en verschillende valleys die maximaal gefaciliteerd moeten worden. Het regionaal economisch Rijksbeleid wordt geschrapt en gedecentraliseerd en regionale ontwikkelingsmaatschappijen krijgen een prominente rol bij het vormgeven van regionale economieën. Over steden wordt in het regeerakkoord niet gerept.

Wat is de potentie van deze koerswijziging, waar liggen kansen en wat zijn risico's? Hoe kan te decentraliseren ruimtelijk economisch beleid optimaal een bijdrage leveren aan de Nederlandse economie en wat vraagt dat (nog) van de Rijksoverheid? En welke rol krijgen de steden in dit alles? Hierover wil het Forum voor Stedelijke Vernieuwing in een Smal Beraad in gesprek met een aantal prominente experts.

De bijeenkomst is gericht op:

1. kennisuitwisseling en opinievorming over de meest effectieve invulling van de in het Coalitieakkoord ingezette ruimtelijk economische koers;
2. beantwoording van de vraag op welke manier ruimtelijke ordening een optimale bijdrage kan leveren aan de economische ontwikkeling. En wat dit betekent voor decentraal respectievelijk nationaal ruimtelijk economisch beleid.

Vragen/aandachtspunten

Tegen de hiervoor geschetste achtergrond zullen in het Smal Beraad in ieder geval de volgende vragen/aandachtspunten aan de orde worden gesteld:

1. wat is de potentie van de koerswijziging die is ingezet in het regeerakkoord ten aanzien van ruimtelijk economisch beleid?
2. hoe kan het te decentraliseren ruimtelijk economisch beleid optimaal een bijdrage leveren aan de Nederlandse economie en wat vraagt dat van de rijksoverheid?
3. welke rol hebben de steden in dit geheel, mede in het licht van de demografische ontwikkelingen van groei en krimp?

Agenda

17.00 uur	Welkomstwoord door Zef Hemel namens het bestuur van het Forum voor Stedelijke Vernieuwing
17.05 uur	Opening door Felix Rottenberg, voorzitter Smal Beraad
17.15 uur	Gedachtewisseling over de nieuw ontstane situatie in het licht van de mondiale economische ontwikkelingen (analyse)
18.00 uur	Gedachtewisseling over de vraag of de koerswijziging van het kabinet een adequaat antwoord vormt op de nieuw ontstane situatie
18.30 uur	Break
19.00 uur	Gedachtewisseling over de vraag hoe het nationale respectievelijk het te decentraliseren ruimtelijk economisch beleid optimaal kunnen bijdragen aan de Nederlandse economie en welke rol de (grote) steden daarin kunnen spelen
21.30 uur	Afronding door Felix Rottenberg
21.55 uur	Slotwoord door Bert van Delden

ENKELE GEGEVENS OVER HET FORUM VOOR STEDELIJKE VERNIEUWING

De stichting Forum voor Stedelijke Vernieuwing - opgericht in 1983 - stelt zich ten doel een bijdrage te leveren aan het inzicht in de specifieke positie en de sterke en zwakke punten van de stad. In samenhang daarmee wil het Forum voor Stedelijke Vernieuwing de ontwikkeling stimuleren van een stedelijk vernieuwingsbeleid, dat is gericht op de bestrijding van sociale en materiële verpaupering en op een (re)vitalisering van de initiërende en stimulerende functies die de steden op velerlei gebied voor uiteenlopende betrokkenen (kunnen) vervullen. Dit betekent dat het Forum voor Stedelijke Vernieuwing, naast de stedelijke fysieke omgeving, ook de stedelijke economische structuur, het sociaal-culturele klimaat in de steden en de organisatie van het bestuur van de steden tot zijn aandachtsgebied rekent.

Het Forum voor Stedelijke Vernieuwing is opgericht ten behoeve van alle organisaties en personen die bij de stedelijke vernieuwing zijn betrokken. Derhalve behoren niet alleen overheidsorganisaties, politici en ambtenaren, maar ook (vertegenwoordigers van) private organisaties, publicisten, wetenschappers en 'stedelingen' tot de doelgroep van het Forum voor Stedelijke Vernieuwing.

In algemene zin probeert het Forum voor Stedelijke Vernieuwing zijn doelstelling te realiseren door te functioneren als platform voor de tot zijn doelgroep behorende organisaties en personen. Het Forum voor Stedelijke Vernieuwing organiseert daartoe allereerst zogenaamde Breed Beraden. Tijdens de Breed Beraden wordt door een per beraad wisselend gezelschap van personen, die betrokken zijn bij de stedelijke vernieuwing, gesproken over ontwikkelingen, problemen en strategieën die van belang zijn voor de revitalisering van de steden.

Thema's Breed Beraden:

- economische revitalisering van de steden
- sociale en culturele revitalisering van de steden
- stedelijke vernieuwing en bestuurlijk-financiële verhoudingen
- stedelijk beheer
- stedelijke vernieuwing en informele economie
- stedelijke vernieuwing en openbare orde en veiligheid
- investeren in de stad
- public-private partnership
- flexibilisering van de geldstromen in de volkshuisvesting
- stedelijke vernieuwing en de randstad
- stedelijke vernieuwing en stadsvernieuwing in de jaren negentig
- publiek-private samenwerking bij de ontwikkeling van stedelijke vernieuwingsprojecten in middelgrote steden
- de financiering van de volkshuisvesting in de jaren negentig
- naar een actief, integraal beheer van de na-oorlogse wijken
- stedelijke vernieuwing en het bestuur in grootstedelijke gebieden
- stedelijke vernieuwing en de bestrijding van sociale en materiële verpaupering
- stedelijke vernieuwing in de periode 1990 - 1994
- stedelijke vernieuwing en architectuur
- stedelijke vernieuwing en milieubeheer
- stedelijke vernieuwing en de ontwikkeling van woningen in de sociale marktsector
- de relatie tussen gemeenten en woningcorporaties op lokaal niveau
- gerichte intensivering van ruimtelijke investeringen: mogelijkheden en beperkingen
- stedelijke vernieuwingsprojecten: hoe verder?
- de communicatie van de stedelijke vernieuwing
- financiële verhouding tussen de centrale overheid en de stedelijke overheden
- de toekomst van de knooppunten
- 'Belstato'
- stedelijke vernieuwing en projectontwikkeling
- stedelijke vernieuwing en de multiculturele stad
- beweeglijke burgers en stedelijke vernieuwing

- Europese eenwording, veranderende verzorgingsstaten en de stedelijke en bestuurlijke inrichting in Nederland
- stedelijke vernieuwing en openbaar vervoer
- het beeld van de VINEX-locaties
- de consequenties van het nieuwe beleid inzake perifere en grootschalige detailhandels-vestigingen voor de binnensteden
- stedelijke vernieuwing en de ontwikkeling van vraag en aanbod op het gebied van de volkshuisvesting
- stedelijke vernieuwing en het nieuwe Grote Stedenbeleid
- de herontwikkeling van vroeg-naoorlogse wijken
- de ontwikkeling van de IJ-oever
- stedelijke vernieuwing, vergrijzing en modernisering van de ouderenzorg
- stedelijke vernieuwing en de vernieuwing van het bestuur
- Zuidvleugel van de Randstad
- investeren in de bereikbaarheid van de steden
- herijking Belstato: de stedelijke vernieuwings- en beheeropgave in perspectief
- stedelijke vernieuwing en publiek-private samenwerking: voortschrijdende inzichten?
- stedelijke vernieuwing, materiële armoede en sociaal isolement
- stedelijke vernieuwing en Nederland 2030
- stedelijke vernieuwing en de 24-uurs economie
- stad zonder horizon
- investeren in stedelijke gebieden
- aan het werk met het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
- TNL: kansen en bedreigingen voor de vernieuwing van onze steden
- de educatieve stad
- ruimtelijke ontwikkeling en stedelijke vernieuwing
- sociaal investeren in steden
- de toekomstige ordening in de woonsector
- stedelijke vernieuwing en grondbeleid
- Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en stedelijke vernieuwing
- stedelijke vernieuwing en ICT
- de stad in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening
- Utrecht West in perspectief
- stedelijke vernieuwing en het MKB
- betekenis en kansen van het plan Amsterdam-Zuidas
- stedelijke vernieuwing en veiligheid
- wonen
- ruimte voor mobiliteit
- ontwikkelingsperspectieven Almere
- stedelijke vernieuwing, ruimtelijke ordening en water
- Rotterdam en stedelijke vernieuwing
- stedenbaan
- de vernieuwing van de verhouding tussen corporaties en overheid vanuit praktisch perspectief
- ZaanDrecht - de Hollandse waterstad in transformatie
- over de betekenis van plekken
- de vernieuwing van de rijksbemoening met het wonen: tussen Marx en markt
- elektriserende netwerken
- vergrijzing, wonen, zorg en participatie
- ruimtelijke ordening in perspectief
- stedelijke vernieuwing en krimp
- stad & filosofie
- stedelijke vernieuwing en waardeontwikkeling: naar een vernieuwing van het spel, de spelers en de spelregels
- volkshuisvesting op een tweekop

Thema's studiedagen en symposia:

- stadsvernieuwing opnieuw bezien
- stadsvernieuwingsrapportage
- public-private partnership
- investeren in stedelijke vernieuwing
- de financiering van de volkshuisvesting in de jaren negentig
- de stad in de samenleving: ontbinding en vernieuwing
- internationalisering en stedelijke cultuur
- stedelijke vernieuwing en stedenbouw
- 1983 - 2008 25 jaar breed beraad over de stad
- 'Darwin in the city'

Publicaties:

- stadsvernieuwing opnieuw bezien
- public-private partnership
- investeren in stedelijke vernieuwing
- volkshuisvesting gewogen
- financiële prikkels voor actieve steden
- de stad in de samenleving: ontbinding en vernieuwing
- opstellenbundel over stedelijke ontwikkelingen
- internationalisering en stedelijke cultuur
- mijn plek in de stad, 20 jaar Forum voor Stedelijke Vernieuwing
- investeren in stedelijke vernieuwing - niet bij steen alleen
- 1983 - 2008 25 jaar breed beraad over de stad

De activiteiten van het Forum voor Stedelijke Vernieuwing worden mogelijk gemaakt door financiële bijdragen van vele bij de stedelijke vernieuwing betrokken partijen (rijk, provincies, steden, bouwondernemingen, projectontwikkelingsmaatschappijen, institutionele beleggers, onderzoeks-instellingen et cetera).

BESTUUR

Dagelijks Bestuur:

Ir. P.O. Vermeulen		voorzitter
Ir. W.J. Bodewes	Algemeen Directeur Amvest	penningmeester
Mr. R.H.L.M. van Boxtel	Voorzitter Raad van Bestuur Menzis	lid
Dr. J.J.M. Hemel	Adjunct-directeur Gemeente Amsterdam DRO	lid
Prof. dr. L.A. de Klerk	Hoogleraar Planologie Universiteit van Amsterdam	lid
Mw. Ir. K. Laglas	vh Directeur BNA	lid
Ir. M. de Langen	Algemeen Directeur Mitros	lid
Drs. A.Th. van Delden	Plv. Directeur-Generaal Wonen, Wijken en Integratie Ministerie van BZK - WWI	adviseur

Algemeen Bestuur:

Drs. E.M. Agricola	Bureau Monumenten en Archeologie Amsterdam
Prof. dr. O.A.L.C. Atzema	Universiteit Utrecht
Drs. A.A.M. Aussems	Trudo
J.B.M.V. Benraad	vh Stadswonen
Drs. J.H.R. Bergh	Schiphol Area Development Company
Mr. drs. A.W.H. Bertram	Gemeente Den Haag
Ir. E. Bindels	West 8 urban design & landscape architecture
Ing. J.Th. Blok	Blok&Ko
B.J. van Bochove	Tweede Kamer der Staten-Generaal
A.M.W. Bodewes	Anke Bodewes Makelaardij
Prof. dr. ir. L. Boelens	Urban Unlimited / Universiteit Utrecht
Prof. dr. R.W. Boomkens	Rijksuniversiteit Groningen
Drs. H. Bosch	Gemeente Utrecht
Drs. O. Bouman	Nederlands Architectuurinstituut
Ir. M.A.E. Calon	Aedes vereniging van woningcorporaties
Drs. L.H.C. Caubo	Ministerie van BZK
Prof. ir. K.W. Christiaanse	KCAP Architects&Planners / ETH Zürich
Prof. dr. W. Derksen	Ministerie van Infrastructuur en Milieu / EUR
A.Th. Duivesteijn	Gemeente Almere
Prof. dr. G.B.M. Engbersen	Erasmus Universiteit Rotterdam
Prof. dr. E.R. Engelen	Universiteit van Amsterdam
Mr. M.J. Faro	Van Doorne
Drs. ing. J. Fokkema	Neprom
Ir. I. Frankenmolen	vh Haag Wonen
Drs. R. Gude	Internationale School voor Wijsbegeerte
P. van der Gugten	Proper-Stok Groep
Prof. dr. M.A. Hajer	Planbureau voor de Leefomgeving / UvA
Drs. M. Hanou	Provincie Noord-Holland
M. Horselenberg-Koomen	Gemeente Lelystad
Prof. ir. F.M.J. Houben	Mecanoo architecten / TU Delft
Ing. R.R. Huikeshoven MRE	AM
Drs. W. de Jager	Bureau Ruimtewerk / Gemeente Nijmegen
Dr. D.M. de Jong	Bouwfonds Ontwikkeling
A. Jorritsma-Lebbink	Gemeente Almere

H. Karakus
Em. prof. dr. A.M.J. Kreukels
Drs. M.G. Kromwijk
Drs. C.B.F. Kuijpers
Mr. C.G.J.W. Martens
Ir. W.G. Meyer
Mr. P.G.A. Noordanus
Mr. drs. J.M. Norder
Mr. R.J.J.M. Pans
Drs. M.G.T. Pastors
M. van Poelgeest
Drs. G.R. van Randeraat
Drs. D.A. Regenboog
Ir. P.S.M. Ruigrok
Ing. A.G. Schaap
Drs. A.J.M. Schakenbos
Prof. drs. P.J. Scheffer
R. Scherpenisse
Prof. dr. P. Schnabel
Ing. K. Schrederhof
Drs. J.G.C.M. Schuyt
Mr. H.C.F. Smeets
Ir. D.A. Sperling
Drs. D.B. Stadig
Drs. R. Steenbeek
Ir. R.F.C. Stroink
Prof. dr. C.N. Teulings
Drs. A.C. van der Veen
Drs. J. van der Veer
Drs. A.L.H. Visser
Drs. ing. R. Vollebregt
Mr. F. de Vries
Ir. C.J. Vriesman
L.M.C. Winants
Ir. H.S. Yap
J.H. Zwart

Gemeente Rotterdam
Universiteit Utrecht
Woonbron
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij
Rotimex
Gemeente Tilburg
Gemeente Den Haag
Vereniging van Nederlandse Gemeenten
B&A Groep
Gemeente Amsterdam
SITE urban development
vh ECORYS Vastgoed
Lips Development
Gemeente Amsterdam
Woonstad Rotterdam
Universiteit van Amsterdam / Publicist
Atrivé
Sociaal en Cultureel Planbureau / Universiteit Utrecht
Woonbron Delft
de Alliantie
Vesteda Groep
TBI Holdings
Colliers International
Ymere
TCN
Centraal Planbureau / Universiteit van Amsterdam
Mitros Nieuwegein
Vrije Universiteit
Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam
AM
Gemeente Groningen
vh Gemeente Den Helder
vh Gemeente Maastricht
Yap Advies & Planning
Timpaan