stichting **forum** voor
stedelijke vernieuwing

RUIMTELIJK-ECONOMISCHE
ONTWIKKELINGEN EN
STEDELIJKE VERNIEUWING

RUIMTELIJK-ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN EN STEDELIJKE VERNIEUWING

Verslag Breed Beraad gehouden op 2 juli 2014

Drs. J.W. Cüsters / Cüsters Teksten

INHOUD

VERSLAG	4
DEELNEMERS	18
AGENDA	20
ENKELE GEGEVENS OVER HET FORUM VOOR STEDELIJKE VERNIEUWING	23
BESTUUR	27

VERSLAG

Het Forum voor Stedelijke Vernieuwing organiseert een drieluik over de toekomst van de Nederlandse steden en de stedelijke vernieuwing, vanuit drie invalshoeken (sociaal, ruimtelijk-economisch en bestuurlijk-financieel). Het eerste Breed Beraad in deze reeks vond plaats eind vorig jaar en ging over stedelijke vernieuwing en de ontwikkelingen in het sociale domein. Op 2 juli stonden de ruimtelijk-economische ontwikkelingen van de Nederlandse steden centraal. Net als elders in Europa en de wereld is ook in ons land sprake van toenemende ruimtelijk-economische verschillen. Om Richard Florida te citeren: 'The world is becoming spiky.' De ene stad vertoont pieken, de andere niet. Niet elke stad is nog een motor voor economische groei en er vindt specialisatie plaats. Steden met snelle verbindingen met de omgeving en een aantrekkelijk woon- en verblijfsklimaat voor jonge kenniswerkers bieden goede kansen voor economische groei. Het stimuleren van agglomeratievorming kan deze kansen vergroten. Vooral Amsterdam staat er goed voor. Om onze hoofdstad verder te ontwikkelen, werd tijdens het Breed Beraad onder meer gepleit voor de ontwikkeling van nieuwe en interessante woon-werkgebieden in of nabij het centrum, versoepeling van regelgeving, meer Engelstalig onderwijs, opener grenzen en hogere gezamenlijke ambities.

Blik in de toekomst

Voortgaande groei

Taco van Hoek, directeur van het Economisch Instituut voor de Bouw (EIB), schetste in de eerste inleiding tijdens het Beraad de te verwachten ruimtelijk-economische scenario's op macroniveau tussen nu en 2040. Het EIB onderzoekt deze in de studie 'Investeren in Nederland', samen met het ministerie van Binnenlandse Zaken, Aedes en Bouwend Nederland. Het doel is niet voorspellingen te doen, maar mogelijke ontwikkelingen te verkennen en het strategisch beleid waarmee daarop gereageerd zou kunnen worden.
Er zijn voor de toekomst drie scenario's te onderscheiden.

- *Dynamische agglomeraties (DA).*
  Er is een hoge economische en demografische groei. Deze concentreert zich met name in de sterkere delen van Nederland: de noordelijke Randstad, Brabant en Gelderland.
- *Evenwichtige groei (EG).*
  De ontwikkeling is trendmatig en redelijk gelijk over het land verspreid. Toch is ook in dit scenario sprake van een trek naar de sterkere landsdelen, de Randstad voorop.
- *Ruimtelijke segregatie (RS).*
  De economische en demografische groei zijn laag. Gebieden met onvoldoende voorzieningen gaan krimpen en de ruimtelijke verschillen nemen toe.

In alle drie scenario's is over de hele linie sprake van groei: het aantal huishoudens groeit met 700.000 (RS), een miljoen (EG) of 1,4 miljoen (DA). De groei wordt veroorzaakt door een combinatie van een beperkte bevolkingsgroei en gezinsverdunning. Deze doet zich het sterkst voor onder ouderen. De groep alleenstaande ouderen neemt fors toe. Het aantal jongere huishoudens neemt veel minder toe of blijft stabiel. Eveneens in alle scenario's is er sprake van een verplaatsing van mensen en bedrijvigheid naar in de eerste plaats de Randstad Noord (Utrecht en Noord-Holland). In EG groeit het aantal huishoudens alleen hier al met 400.000.

Welvaart blijft stijgen

Door de te verwachten trendmatige ontwikkeling van de arbeidsproductiviteit (als gevolg van technologische ontwikkelingen) en de te verwachten verschuivingen in het arbeidsaanbod (door het hogere opleidingsniveau) zal zelfs in het ongunstigste scenario de welvaart blijven groeien. Per hoofd van de bevolking is de groei kleiner, maar zelfs bij EG is het inkomen in 2040 zo'n 30% hoger dan nu. De welvaartsgroei wordt wel voor een belangrijk deel opgesoupeerd door de te verwachten trendmatige stijging van de zorguitgaven. Bij RS blijft er na aftrek van de zorguitgaven nauwelijks of geen ruimte meer over voor hogere uitgaven aan bijvoorbeeld wonen. In de andere scenario's is die ruimte er nog wel.

Werkgelegenheid

De verwachting is dat de werkgelegenheid in alle scenario's zal dalen. Dat is in Nederland sinds de Tweede Wereldoorlog nog niet eerder voorgekomen. Er zijn hierbij verschillen tussen de landsdelen. In de zwakkere delen van het land slaat de vergrijzing relatief harder toe en daalt de beroepsbevolking (en daarmee de werkgelegenheid) des te harder. Ook verschuift de sectorale verdeling van de werkgelegenheid. Op dit

moment werkt een op de acht mensen in Nederland in de zorg. Naar verwachting geldt dat in 2040 voor een op de vier mensen. Er is dus een groei van 'verzorgende' werkgelegenheid.
De kernvraag van de toekomst wordt welke regio's in staat zijn om een aantrekkelijke beroepsbevolking aan zich te binden. Hier ligt een verbinding met de woningmarkt. Waar een prettig woonklimaat bestaat of wordt geschapen, zal zich sneller bedrijvigheid vestigen.

Woningbehoefte
De behoefte aan uitbreiding van de woningvoorraad wordt gemiddeld lager dan in het verleden, maar blijft bestaan. Er moeten nog steeds serieuze aantallen woningen worden bijgebouwd, maar in een lager tempo dan vroeger. Regionaal zijn er grote verschillen. Op dit moment zijn haast alle regio's nog te zien als 'drukregio'. In het scenario EG groeien de meeste COROP-gebieden gematigd. Het aantal drukregio's neemt af, het aantal krimpregio's toe. In RS is bijna de helft van de gebieden een krimpregio.
Hoe positiever het scenario, hoe sterker de strijd om de ruimte in de drukregio's zal toenemen. Het zal hier volgens Van Hoek onontkoombaar worden de vraag te stellen of de eigen groei wel kan worden opgevangen zonder de groene ruimte te bebouwen. Binnenstedelijk bouwen en verdichten levert volgens hem te weinig aantallen op, is al snel te duur en sluit niet aan op de voorkeur van veel consumenten die graag in het groen wonen, niet al te ver van hun werkplek.
Tegenover de drukregio's komen er meer betrekkelijk ontspannen gebieden met een gematigde groei. Moet de overheid dit nog willen sturen of kan ze hier in het ruimtelijk beleid volstaan met een meer faciliterende rol? In de krimpgebieden is er wel de noodzaak van regionale samenwerking en sturing.

Betaalbaarheid
Grote delen van Nederland krijgen door de huurliberalisatie te maken met gemiddelde huurstijgingen van 60% ten opzichte van de huidige niveaus. Dat zet de betaalbaarheid onder druk. Ook in het meest positieve scenario wordt dit niet gecompenseerd door de gemiddelde welvaartsgroei. Wordt dit als probleem ervaren, dan zullen de overheid en/of de woningcorporaties moeten ingrijpen, door bijvoorbeeld gerichter naar inkomen toe te wijzen, de woontoeslagen te verhogen en/of meer goedkoop te bouwen.

Kanttekening
Vanuit het Breed Beraad werd de kanttekening geplaatst dat er ook andere factoren zijn waarop toekomstscenario's kunnen worden gebaseerd. In Rotterdam zijn scenario's gemaakt voor de komende 25 jaar, gebaseerd op twee *drivers*: een wereldwijde economische groei van 3 of 10% en het wel of niet doorvoeren van de transitie van een door fossiele brandstoffen gedreven economie naar een op duurzame bronnen gebaseerde economie. Conclusie was dat de Rotterdamse haven bij een economische groei van 3% gaat krimpen. Alleen als Rotterdam overstapt op een duurzaam economisch model, kan worden voorkomen dat de havenstad binnen vijftien jaar vervalt tot het niveau van Detroit.

Blik in het verleden

Keek Taco van Hoek in zijn inleiding vooruit, hoogleraar economische geografie Pieter Tordoir keek terug naar de ontwikkelingen in de laatste dertig jaar (vanaf 1984). Op basis van data van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) gaf hij inzicht in de economische structuurveranderingen – als gevolg van technologische ontwikkelingen en hun invloed op de arbeidsproductiviteit – en de rol van afstanden. Welke invloed hebben deze twee factoren op het functioneren van steden?

Economische sectoren en werkgelegenheid
De factor arbeidsproductiviteit heeft een grote invloed op de vraag of economische groei ook tot meer banen leidt. Zo kent de Rotterdamse haven een zeer hoge arbeidsproductiviteit die mondiaal concurrerend is, maar hierdoor is er wel steeds minder werk. De inkomens en vermogens die in de haven worden verdiend, komen daardoor steeds minder terecht in de portemonnees van de stedelijke bevolking.
De Nederlandse economie kan op basis van de arbeidsproductiviteit worden verdeeld in drie sectoren: materiaalgericht, informatiegericht en persoonsgericht. De materiaalgerichte sectoren hebben in het algemeen een veel hogere arbeidsproductiviteit dan de persoonsgerichte. Voor de materiaalgerichte activiteiten en voor logistiek zijn straks nauwelijks nog mensen nodig. Ze kunnen bij wijze van spreken in de Sahara plaatsvinden; steden heb je er niet voor nodig. In het informatiegerichte kantoorwerk, dat nog wel op steden is aangewezen, is de arbeidsproductiviteit nog niet erg hoog, maar het valt wel te verwachten dat

deze door de informatietechnologie gaat stijgen, zeker in de financiële sector. Daardoor zal de werkgelegenheid in Nederland nog sterker dan nu verschuiven naar de persoonsgerichte activiteiten die je niet kunt automatiseren, zoals de 'handjes aan het bed' in de zorg.

Ruimtelijke ontwikkeling van de drie sectoren
De drie sectoren hebben zich de afgelopen dertig jaar in sommige gebieden in Nederland sterker ontwikkeld dan het gemiddelde, in andere gebieden zwakker. De industriële activiteiten zijn voor een deel verschoven van het westen naar het zuiden van Nederland (Brabant). De industrie in het westen van het land is zeer procesmatig en heeft een hoge arbeidsproductiviteit.

De sterk stedelijk georiënteerde informatiegerichte werkgelegenheid bevindt zich overwegend rond de grotere steden en langs de A2-as. Kantooractiviteiten ontwikkelden zich sterk in de Randstad, waarbij de concentratie in de centrale steden toenam en die in de satellietsteden zich minder sterk ontwikkelde. In Brabant zijn de verschillen tussen de centrale steden en satellietsteden kleiner. Hier is meer sprake van een netwerk van middelgrote steden, met een anders werkend ruimtelijk mechanisme. Er zijn ook opkomende gebieden, zoals Twente.

De ontwikkeling van de zorg- en persoonsgerichte activiteiten wijkt op punten af van die van de informatiegerichte activiteiten. Ook hier is sprake van een stedelijke oriëntatie, waarbij de zuidvleugel iets wegvalt en de noordvleugel opkomt. De kwaliteit van het woonklimaat kan hierin een rol spelen. Dit laatste is ook te zien in de massieve ontwikkeling rond de Veluwe. Zo biedt Zwolle een plezierig woonklimaat voor wat welvarender mensen. Ook Brabant laat een positief beeld zien, terwijl er een groot verval is richting Limburg. Opvallend is verder dat vooral het noorden van Nederland een relatief sterke zorgeconomie heeft.

De diverse ontwikkelingen laten zien dat de vier grote centrale steden een structurele groei van de werkgelegenheid blijven doormaken, met name gedreven door zowel de informatie- als persoonsgerichte activiteiten. De satellietsteden rond de grote steden hebben hun hoogtepunt gehad. Als de productiviteitsontwikkeling in de informatiesector echt doorzet, komen deze steden in het rood en zal de werkgelegenheid hier dalen. Tweede belangrijke conclusie is dat gebieden met een aantrekkelijk woonklimaat, zoals rond de Veluwe, in de toekomst relatief meer oudere bemiddelde inwoners zullen vasthouden of aantrekken. Dit stimuleert zorgactiviteiten, waardoor de werkgelegenheid zich hier positief kan blijven ontwikkelen, ook al is er geen sprake van een verstedelijkte omgeving. Die zorgactiviteiten blijven ook altijd aanwezig in de grote steden, omdat ouderen ook daar graag blijven wonen. Derde conclusie is dat de gebieden met sterk materiaalgerichte activiteiten, zoals de Rotterdamse haven, over vijftig jaar vrijwel volledig drijven op geautomatiseerde bedrijfsprocessen. Daar is geen Rotterdam(mer) meer voor nodig. Vierde conclusie is dat steden met een goed woonklimaat het in de toekomst in nog sterkere mate dan nu beter zullen blijven doen dan minder aantrekkelijke steden. Hier ligt een aangrijpingspunt voor de politiek om ontwikkelingen bij te sturen.

Verplaatsingen
Tordoir liet ook een analyse zien van het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse burger, voor welk doel dan ook. Een gemiddelde Nederlander gaat 3,2 keer per dag de deur uit, voor boodschappen, werk, recreatie, de hond uitlaten, etc. Waar gaan die verplaatsingen naar toe en over welke afstanden? Tordoir toonde waar en tussen welke plaatsen het meeste aantal verplaatsingen voorkomt van alle Nederlanders samen, en meer specifiek waar zich de pendel van de hoogopgeleiden concentreert. De verplaatsingen vertonen uiteraard een sterk verband met het verstedelijkingspatroon, en geven zo een indicatie van welke agglomeraties er zijn in Nederland. De pendel van hoogopgeleiden laat een iets ander patroon zien: hij is veel stedelijker georiënteerd. De verplaatsingen tussen de grote steden domineren hier veel sterker.
Onderzocht is ook hoe het verplaatsingsgedrag zich door de jaren heen heeft ontwikkeld (tussen 1985 en 2009), uitgesplitst naar 'jongeren' (18 tot en met 39 jaar) en 40-plussers. De jonge generaties zijn, voor welk motief dan ook (werk, relaties, vermaak, etc.), steeds sterker georiënteerd geraakt op interstedelijke relaties, van binnenstad naar binnenstad. Zij bewegen zich bovendien op een veel grotere schaal dan vijftig jaar geleden. De oudere generaties zijn meer regionaal georiënteerd. Zij bewegen zich van het ene dorp naar het andere, of van het dorp naar de stad, maar weinig van de ene naar de andere stad. Ook al bewegen ook de ouderen zich over grotere afstanden dan vroeger, er ontvouwen zich hier toch twee verschillende werelden.

Waarbij het verschil nog veel groter zou zijn als er verder zou worden uitgesplitst naar aan de ene kant 30-minners en aan de andere kant 50-plussers.

Borrowing size
Tot slot ging Tordoir in op *borrowing size*, het fenomeen dat op de arbeidsmarkt de ene stad voor haar werkgelegenheid veel werkers uit een andere stad of steden aantrekt. 'Gebruikt' Amsterdam bijvoorbeeld Rotterdam en omgekeerd en is dat in evenwicht? Tordoir liet dit onderzoeken voor jonge kenniswerkers (18-39 jaar, HBO+). Hoe ziet de pendel van deze groep eruit naar de vier steden Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven en Nijmegen? Vanuit welke andere plaatsen c.q. steden neemt deze procentueel het sterkst toe? In Amsterdam neemt de pendel vanuit Nijmegen sterk toe. De hoofdstad 'leent' veel jonge kenniswerkers uit Nijmegen, maar ook uit andere plaatsen in Nederland, zoals Utrecht. Rotterdam leent vooral in vanuit de eigen satellietsteden. Het inlenen door Amsterdam in Rotterdam neemt sterker toe dan het omgekeerde. Opvallend is verder dat Rotterdam nauwelijks leent van Utrecht, terwijl die stad in Nederland de hoogste concentratie hoogopgeleide jonge kenniswerkers heeft. Eindhoven leent heel sterk van Nijmegen, Den Bosch, Breda en Utrecht. Nijmegen zelf is, zo blijkt uit de cijfers, een leverancier, net als Den Bosch en ook Utrecht. Dat hoeft niet ongunstig te zijn. Deze steden hebben blijkbaar een goed woonklimaat, waardoor studenten er na afstuderen graag blijven wonen.

Samengevat
Tordoir trok uit de diverse analyses enkele conclusies. Er ontwikkelt zich in Nederland steeds sterker een stedelijk netwerk dat met name via de centrale steden verloopt. Dit is vooral relevant voor een jonge hoogopgeleide generatie, die zich in de steden vestigt en er dan tussen gaat bewegen. Daarnaast is er nog steeds een trend tot suburbanisatie, maar die geldt vooral voor de oudere generaties. Dit verschil heeft grote consequenties voor het soort van woningmarkt en voorzieningen in deze gebieden. De relatie tussen stad en rand wordt er heel anders door. Intussen ontstaan in het netwerk van steden specialisaties. Nijmegen, Den Bosch en ook Utrecht zijn vooral opleidingssteden: geen grote economische centra, maar wel leveranciers van veel jonge kenniswerkers. In Brabant is Tilburg een leverancier van vooral middelbaar opgeleide mensen met lagere inkomens die in Eindhoven werken. Eindhoven zelf wordt een plek waar op den duur vooral mensen met wat hogere inkomens wonen. Meer in het algemeen krijgen de oudere industriesteden een andere rol als leverancier van lager opgeleide mensen, en niet meer als economisch centrum met veel werkgelegenheid. Een soort arbeidersreservoir voor de steden waar veel zorg- en informatiegerichte activiteiten plaatsvinden.

Het is aan de politiek om te beoordelen of ze deze 'taakverdeling' accepteert of eventueel bijstuurt. Om het systeem van inlenen goed te laten verlopen, moeten in elk geval de verbindingen goed in orde zijn. Investeringen hierin dragen relatief snel bij aan behoud of groei van de welvaart. Op regionaal en lokaal niveau is het zaak goed te kijken naar de rol die het gebied speelt in het grotere geheel. Het lijkt, zo blijkt uit meerdere onderzoeken, verstandig om zoveel mogelijk diversiteit na te streven, om robuuster te worden en meer lokale synergie tot stand te brengen.

Discussie

Toegevoegde waarde van agglomeratiekracht
Van Nederland wordt vaak gezegd dat de steden te weinig agglomeratiekracht hebben, waardoor ze de concurrentie met andere (Europese) metropolen niet aankunnen. Dat moet worden gerelativeerd, werd gesteld. Nederland heeft het als land de afgelopen jaren niet veel slechter gedaan dan andere Europese landen, agglomeratiekracht of niet. Tweede relativering is dat je Nederland ook kunt zien als een sterk verstedelijkt netwerk, een stedenlandschap dat al sinds de middeleeuwen bestaat.

Toch bieden agglomeraties wel voordelen, vooral omdat er meer draagvlak is voor voorzieningen en goede verbindingen. Daarbij spelen agglomeratie-effecten niet op binnenstedelijke maar op een hogere schaal. Amerikaanse steden laten zien dat binnenstedelijk bouwen en wonen niet nodig zijn om agglomeratie-effecten tot stand te brengen. Hun centra bestaan uit kantoren, met daaromheen een schil van doorgaans bewoners met lagere inkomens. De Amerikaanse middenklasse woont in de groene suburbs rondom de stad.

Metropolen en economische groei
Betekenen deze voordelen dat agglomeratiekracht tot meer economische groei leidt? Meer in het algemeen wordt de economische groei in een land meer bepaald door zaken als het opleidingsniveau, de technologische ontwikkelingen en de omvang van de beroepsbevolking dan door het wel of niet aanwezig zijn van een agglomeratie. Ook moet het belang van de kennisgedreven high tech activiteiten voor hoogopgeleiden voor de economie niet worden overschat. Het grootste deel van de Nederlandse economie draait op slimme mensen die overal kunnen wonen. De snelst stijgende bedrijven in ons land zijn de ondernemers die iets slims bedenken, eerder op hbo- en zelfs mbo-niveau dan high tech. Het is ook niet zo dat deze bedrijven, zodra ze zijn gegroeid, naar een grote stad trekken. Die trek komt vooral van jonge afgestudeerden en heeft een sterke sociale component, omdat in een grote stad een aantrekkelijk leefmilieu wordt geboden. En omdat iedereen daar vervolgens zit, ontstaat vanzelf een interessante dynamiek die bedrijvigheid aantrekt die hen vasthoudt. Maar dat is een ander mechanisme dan de handige ondernemer die wat slims bedenkt. Die heeft geen enkele reden om naar Amsterdam te gaan.
Metropolen leveren dus een bijdrage aan meer economische groei. Ze bereiken door hun centrale ligging en netwerken grote arbeidsmarkten. Ze bieden voor met name jonge kenniswerkers een omgeving met een interessante en hoge verblijfs- (en woon)kwaliteit. Tegelijkertijd zijn ze door de frequente en snelle verbindingen toegankelijk voor interessante woongebieden in de wijde omgeving. Dat maakt metropolen aantrekkelijk voor juist grote hoofdkantoren.

Ontstaan van een metropool
Agglomeraties ontstaan in het algemeen min of meer natuurlijk, en niet omdat de overheid het stuurt. Mensen worden door allerlei factoren naar een stad getrokken. Vaak is dat de werkgelegenheid. De werkgelegenheid stimuleert de groei van de beroepsbevolking, die weer meer werkgelegenheid aantrekt. Zo neemt de druk op de stad toe, wordt het wonen duurder, gaan mensen om de stad heen wonen en dijt de agglomeratie uit. Tegelijkertijd is er een tegenwerkende en compenserende kracht. De woningbezetting stijgt en de woningprijzen nemen toe. Op een bepaald moment ontstaat een nieuw evenwicht en gaan weer meer mensen een woning buiten de stad zoeken.

Wat precies bepaalt waarom de ene stad wel, en de andere niet tot een metropool uitgroeit, is niet zo eenvoudig te zeggen. Er is niet één dominante factor die bepaalt waarom agglomeraties ontstaan. In Singapore werd ooit onderzocht wat midden-dertigers in een stad belangrijk vinden. Zij gaven de hoogste prioriteit aan goed onderwijs voor de kinderen en de mogelijkheid om te kunnen joggen. Singapore had echter geen traject waarin mensen 17 kilometer onafgebroken konden rennen. Dat is er naar aanleiding van het onderzoek alsnog gekomen, door de verschillende parken met tunnels aan elkaar te verbinden. Of een stad uitgroeit tot een agglomeratie, hangt dus af van het hele pakket van gronduitgifte, fiscale mogelijkheden, huisvesting, onderwijs voor kinderen, sportmogelijkheden, etc. En van de mate waarin goed wordt ingespeeld op nieuwe kansen die zich voordoen. Dat Hongkong zo sterk heeft kunnen groeien, komt grotendeels door het open gaan van de Chinese markt.

Aantrekkelijkheid woonklimaten
De markt tendeert naar een combinatie van twee als aantrekkelijk ervaren woonklimaten: een grootstedelijk en een groen klimaat. De tussenvorm – de grootschalige homogene woongebieden die in de laatste decennia in onder meer de groeisteden en Vinex-wijken zijn ontstaan – zullen minder aantrekkelijk worden. Zodra de druk op de woningmarkt afneemt en de consument meer keuzevrijheid heeft, krijgen deze gebieden het moeilijk. Ze hebben weinig voordelen voor de gebruikers en weinig maatschappelijke voordelen. Het opschalen van arbeidsmarkten en ruimtelijke integratie zijn voordelig voor de samenleving en gaat makkelijker in een structuur met sterke verdichting dan in een verspreid patroon zoals in Los Angeles.

(Extreme) voorbeelden van de genoemde tweepoligheid in woonmilieus zijn te vinden in de Verenigde Staten. Amazon in Seattle zat altijd aan de rand van de stad, maar wil zich nu vestigen in het stadscentrum. Het bedrijf heeft daarvoor een gebied in de binnenstad opgekocht. Dat gebeurt om twee redenen. Ten eerste kan het bedrijf zo de beste mensen krijgen, want die willen fietsend naar hun werk. Ten tweede biedt de binnenstad een omgeving die innovatie bevordert, meer dan een suburbaan gelegen campus. De overheid kan op deze ontwikkeling inspelen in de ruimtelijke ordening, door de stad niet alleen vol te bouwen met hotels, woningen, winkels en kantoren, maar ook door dit soort bedrijven te faciliteren.

Aan de tegenpool van de fietsende liefhebbers van het stadscentrum staan de *nerds* die juist buiten willen wonen. Apple heeft een platform met kleine bedrijfjes die, soms midden in de wilde natuur, aan innovatieve software werken en hoofdzakelijk virtueel communiceren met het hoofdkantoor. Vanuit die natuur moeten ze wel binnen een dag op het hoofdkantoor zijn, ook al ligt dat in Londen. Dat maakt het belang van goede verbindingen vanuit de metropool naar de wijde omgeving duidelijk. Snelle verbindingen met de besluitvormingscentra zijn noodzakelijk, omdat face-to-face contacten belangrijk blijven. Zaken worden gedaan in beslotenheid; daarvoor moet je elkaar zien en het liefst zo snel mogelijk.

Brain drain

Is er in Nederland sprake van een *brain drain* en zo ja, hoe komt dat en moeten we er bang voor zijn? Zijn wij de toeleverancier van Londen of New York? Als je kijkt naar studentenbewegingen, is er geen sprake van een *brain drain*. Daar doet Amsterdam het juist heel goed. Er komen hier veel buitenlandse studenten studeren. Van die studenten blijft zo'n 30% na het afstuderen een bepaalde periode werken en wonen in de hoofdstad. Er is dus weinig reden tot zorgen over Amsterdam. Tweede relativering is dat Nederlanders die wel naar het buitenland gaan vaak na een aantal jaren weer terugkomen. Zij brengen daarmee het elders verzamelde kenniskapitaal terug naar Nederland.
De SER is evenwel minder optimistisch en stelt dat Nederland vrij slecht is in het vasthouden van mensen. Daarnaast loopt de internationale oriëntatie van Nederlandse studenten sinds 2000 terug. Terwijl Deense studenten, met een studiebeurs van 900 euro per maand, min of meer worden verplicht minimaal een half jaar in het buitenland te verblijven, gaan Nederlandse studenten door allerlei redenen steeds minder naar het buitenland. Nederland zit in de Europese benchmark onder het gemiddelde: we sturen weinig mensen naar het buitenland, en houden buitenlanders niet goed vast. Dat lukt nog wel redelijk in Amsterdam, maar elders in het land niet.

Een metropool 'maken': het voorbeeld Hamburg

Kan de overheid een metropool 'maken' en zo ja, hoe? Hamburg is een voorbeeld van een grote stad die door eigen beleid bewust heeft gewerkt aan het tot stand brengen van een grootstedelijk milieu. Het is de enige grote stad in het noorden van Duitsland, die alleen daardoor al veel mensen aantrekt. Hamburg ontwikkelt zich als enige metropool en alleen al deze concentratie zorgt voor interessante ontwikkelingen voor internationale investeerders. Voorbeeld is HafenCity aan de Elbe. Dit binnenstedelijke havengebied is zonder publiek geld op een slimme manier herontwikkeld, zodat er een uitbreiding kwam van de binnenstad met ruimte voor bedrijven, bewoners, expats, maar ook sociale woningbouw. Een intelligente manier van verdichten die aantoont dat verstedelijking kan bijdragen aan het versterken van de internationale concurrentiepositie. De soepele regelgeving speelt een belangrijke rol voor de integratie in Hamburg van verstedelijking en havenontwikkeling. De volgende stap is nu dat Hamburg de industrie terug wil in de stad, door een binnenstedelijk gebied in te richten voor high tech industrie. Dit gebeurt vanuit het idee dat vakmensen schaars worden en jonge ingenieurs graag in Hamburg willen wonen. Zo draagt zelfs industrie bij aan verstedelijking, door levendige nieuwe gebieden te maken waarin ook kan worden gewoond en uitgegaan.

Een andere Duitse metropool die tijdens het Breed Beraad regelmatig ter sprake kwam, was München. Ook deze stad is zeer succesvol gebleken de laatste jaren, onder meer door de florerende Duitse autoindustrie. Dat succes heeft echter weinig te maken met vermeende agglomeratievoordelen. Chinezen verhogen hun status graag met een Duitse auto. Een groot deel van de autoindustrie wordt dus gedreven door wat er in Oost-Azië gebeurt, niet door wat er in München gebeurt.

Rol van de overheid

Is een verstedelijking zoals in Hamburg wel mogelijk in een polycentrisch land als Nederland, waar ontwikkelingen meer verspreid plaatsvinden? Waarom niet, vroegen meerdere deelnemers aan het Beraad zich af. Strijp S, de Amsterdamse haven en het Noordzeekanaalgebied lenen zich voor verstedelijking. Belangrijk is wel dat dan de regelgeving moet worden versoepeld. Met name de regels rond geluidshinder werpen in Nederland grote barrières op. Worden deze in ons land landelijk vastgelegd, in Hamburg gaat de stad er zelf over.

Wat kan de overheid leren van de Duitse successen? De Duitse overheid is afgestapt van sectoraal beleid. In plaats daarvan richt ze zich meer op het stimuleren van cross overs, het bij elkaar brengen van partijen

omdat innovaties en onderzoeksresultaten in de ene sector ook heel waardevol kunnen zijn voor een andere sector. Tweede les is dat Duitsland niet alleen geen sectoraal beleid meer voert, maar ook geen algemeen industriebeleid. Zo richt de strategie van de Duitse autoindustrie zich op een transitie van een industrie van goederen in een industrie van diensten. Auto's zijn in de toekomst geen bezit meer, maar een dienst die je met een app laat voorrijden. Dergelijke mobiliteits- en vervoerssystemen kunnen zich niet goed ontwikkelen zonder inbreng van de overheid, die er voorwaarden aan moet stellen, op het gebied van bijvoorbeeld luchtkwaliteit, filebestrijding en parkeren. Deze voorwaarden bepalen in hoge mate de informatie die in de systemen wordt gestopt en eruit wordt gehaald. Overheid, producenten en leveranciers van de diensten op dit gebied hebben elkaar dus nodig. In Duitsland is men goed in het leggen van verbindingen tussen deze partijen.

Deze successen doen vermoeden dat de overheid de economische groei van een metropool op zich maar zeer beperkt kan sturen. Het gaat meer om het accommoderen van kansen, door bijvoorbeeld geen restrictief ruimtelijk beleid te voeren. Daarnaast zal de overheid in agglomeraties altijd bepaalde collectieve kwaliteiten moeten organiseren, juist op het gebied van infrastructuur. Bovendien kunnen er bij een volledig door de markt gestuurde ontwikkeling negatieve maatschappelijke effecten ontstaan. Ook dat is een reden voor overheidsinterventie.

Gewezen werd ook op het belang van goede (Engelstalige) opleidingen in ons land. Als jonge talenten zich daar vestigen waar op het gebied van kennis en wetenschap het meest valt te halen, zou Nederland moeten inzetten op goede universiteiten, omdat dat bijdraagt aan vergroting van de agglomeratiekracht en daarmee aan economische groei. De basisvoorwaarden hiervoor zijn aanwezig. Nederland heeft tien universiteiten die behoren tot de top-200 in de wereld. Amsterdam groeit als kool en is zeer aantrekkelijk voor de creatieve industrie en werkers. De stad heeft een betrekkelijk unieke combinatie van creativiteit, een zeker calvinisme, een gunstig fiscaal regime en een aantrekkelijke schaal. Door de combinatie van bedrijvigheid, wetenschap, kunst en een eigen identiteit willen veel mensen er een tijd wonen. Het polycentrisch stedenlandschap in Nederland geeft daarbij veel mensen op veel plekken een aantrekkelijke kwaliteit van leven, een eigenheid en dynamiek voor een (nog) betaalbare prijs.
Maar dat maakt ons land nog niet meteen aantrekkelijk voor buitenlandse kenniswerkers en creatievelingen. Daarvoor zouden met name drie dingen moeten veranderen:

- een groter aanbod aan Engelstalig onderwijs aan de universiteiten en meer en betere Engelstalige informatie voor buitenlanders;
- opener grenzen voor creatieve werkers uit het buitenland, dus een minder restrictief migratiebeleid;
- nog betere verbindingen, fysiek en digitaal via glasvezelnetten.

Ruimtelijk accommoderen van de groei

Als de overheid vooral de taak heeft de groei van steden te faciliteren en accommoderen, hoe zou ze dat dan moeten doen? Voorop staat dat de overheid zeker niet zaken moet dichtregelen. De ruimtelijke ordening in Nederland is van oudsher gericht op het toewerken naar beelden van hoe de toekomst er over bijvoorbeeld twintig jaar uitziet, uitgaande van voorspellingen over bijvoorbeeld de groei van de bevolking en werkgelegenheid. De ervaring leert dat die voorspellingen nooit uitkomen. Er zijn steeds meer onzekerheden en de levensduur van producten, innovaties en merken wordt steeds korter. Hoe kunnen we ons systeem zo inrichten dat we permanent met veranderingen om kunnen gaan? Vanuit dit perspectief zou het wel eens verstandiger kunnen zijn om niet alle inspanningen te richten op het verder verdichten van steden, maar op het stimuleren van intelligente verbindingssysteem. Dan kan een stad meebewegen als bijvoorbeeld al die jongeren die nu nog massaal naar Amsterdam gaan over vijftien jaar zo ingevoerd zijn in de digitale wereld dat ze het leuk vinden in Drenthe te gaan wonen. Dat is slimmer dan mee te gaan in het lineair doortrekken van huidige ontwikkelingen of die geforceerd in een andere richting te duwen. Zet dus al je intelligentie in om systemen te bedenken die met veranderingen om kunnen gaan. En bouw in de ruimtelijke ordening meer wendbaarheid in.

Wat doe je echter in de tussentijd? Als zoveel mensen in Amsterdam willen wonen, en dat goed is voor de economie van de stad, zullen er toch woningen moeten worden toegevoegd. Maar hoe en waar? Verdichten door te bouwen buiten de Amsterdamse ring? Nee, dat levert geen aantrekkelijk woonmilieu op, werd gesteld. Leegstaand vastgoed transformeren in woningen? Daar liggen wel kansen, aldus het Beraad. De Bijlmerbajes in Amsterdam zou goed kunnen worden herontwikkeld tot interessant studentengebied.

De infrastructuur ligt er al, maar dan moet de Rijksgebouwendienst wel in overleg gaan met gemeenten over dit soort oplossingen, in plaats van zonder meer de gebouwen te verkopen.
Afgezien van dit soort specifieke kansen is transformatie van leegstaande kantoren, winkels of verzorgingshuizen in woningen in het algemeen niet de oplossing. In termen van de woningvraag is de omvang van de leegstand te klein. Als 30% van de leegstaande kantoren is te transformeren, praten we over 20.000 woningen. Transformatie van 60% van de leegstaande winkels levert 10.000 woningen op. Een kwart van de huidige verzorgingshuizen levert 20.000 woningen op. Opgeteld zijn dat 50.000 woningen. De woningleegstand levert niets op; er staat wel 5% leeg, maar dat is hoofdzakelijk frictieleegstand en leegstand van recreatiewoningen. Nog los van de aantallen is transformatie bovendien duur en alleen rendabel te maken op de interessantste plekken.

De uitdaging is daarom binnenstedelijk interessante en gemengde gebieden te creëren die innovatie versnellend werken en waar meer mensen kunnen wonen. Mensen willen en kunnen dichter op elkaar wonen dan we tot nu toe hebben vermoed. Er zijn allerlei creatieve manieren waarop een stad als Amsterdam hierop zou kunnen inspelen. Drijvende steden op het IJ, verdere ontwikkeling van havengebieden, het zijn voorbeelden van creatieve verdichting waarvoor het wel nodig is de regelgeving te versoepelen, vooral op het gebied van externe veiligheid en geluidshinder. Dat is een eenvoudig te realiseren en gratis stimulans voor nieuwe ontwikkelingen. Er ontstaan dan kansen voor een manier van bouwen aan en in steden, met als basis een ruimtelijke ordening die we nu nog niet goed in de vingers hebben. Amsterdam Science Park is dan een voorbeeld van hoe het niet moet: het is te monofunctioneel en mist de reuring van een gebied waarin ook wordt gewoond en uitgegaan.

Bij het versoepelen van regelgeving werd wel een kanttekening geplaatst. De beste route bij het opwaarderen van gebieden lijkt om in het begin heel veel mogelijk te maken. Maar ook als nieuwe bewoners van een gemengd gebied met veel reuring vooraf wordt verteld dat ze wellicht overlast kunnen krijgen, gaan ze later toch klagen. Over dat verschijnsel zal vooraf goed moeten worden nagedacht. Minder regels klinkt altijd goed, maar soms willen mensen zelf juist meer regels.

Maatschappelijke vraagstukken
Een grootstedelijke ontwikkeling zoals die bijvoorbeeld werd geschetst voor Hamburg heeft maatschappelijke gevolgen. Het wonen in een metropool wordt steeds duurder en daardoor steeds exclusiever bestemd voor een elite van jonge kenniswerkers. Mensen met een smallere beurs worden verdrongen. Vinden we dat als maatschappij acceptabel?
Er doemen ook nieuwe maatschappelijke problemen op doordat mensen die nu op de verkeerde plekken wonen, straks een huis hebben dat niets meer waard is. Bij een toename van de verschillen tussen gebieden in Nederland komen er meer van die plekken en ontstaan er nieuwe achterstandsgebieden, met name in de oude satellietsteden zoals de Haarlemmermeer. In die krimpgebieden zal er veel moeten worden opgeruimd. Dat kost veel geld en de vraag is wie dat moet betalen en/of hoe dat gefinancierd kan worden. Uit de opbrengsten in de andere delen van het land die goed lopen? Door te wachten tot de prijs maar genoeg is gezakt? Uiteindelijk wordt ook de aanpak van krimp betaalbaar als gebieden genoeg zijn teruggelopen in waarde. Dan ontstaan kansen voor transformatie. Accepteren we echter als samenleving dat de waardes zo ver gaan teruglopen en laten we de eigenaren daar als enige voor opdraaien?

Versnellen
De (economische) groei van agglomeraties wordt zoals gezegd ingegeven door betrekkelijk autonome ontwikkelingen die de overheid niet kan sturen. Maar kan zij deze wel versnellen, in plaats van – zoals gebruikelijk – ze te willen beheersen of regisseren? Welke randvoorwaarden kan de overheid scheppen om er voor te zorgen dat er door concentratie in steden sneller innovatie en creativiteit ontstaat? Een antwoord zou kunnen liggen in vier zaken:

- connectiviteit in de zin van snellere data-infrastructuur;
- mobiliteit;
- energietransitie;
- water.

Door deze vier zaken te combineren, zou een grote innovatiekracht en dynamiek kunnen ontstaan. Omdat ze allemaal een ruimtelijke component hebben, blijft de ruimtelijke ordening van belang. Aan de voorkant is het zaak om vanuit maatschappelijke overwegingen hard te definiëren wat moet worden beschermd. De overige

gebieden worden niet vooraf ingevuld. Daarnaast zal het de overheid zijn die moet zorgen voor een goed netwerk van infrastructuur. Zeker in het verspreide stedenlandschap van Nederland is dat van groot belang. Betere verbindingen ontstaan niet alleen door te investeren in light rail binnen een stadsgewest. Sterker nog, light rail begint al een betrekkelijk verouderd systeem te worden. Meer kansen van innovatie liggen er aan de informatiekant door het mogelijk maken van het koppelen van zelfrijdende auto's. Daar zijn geen dure nieuwe stroken asfalt voor nodig, maar de inzet van slimme informatietechnologie. Nederland zou daarmee ook voorop lopen in een technologische ontwikkeling die veel bedrijvigheid aantrekt. Nederland heeft met de uiteengelegde metropool een interessante structuur om deze stap te zetten. Ons land heeft ook een goede ruimtelijke ordening en organisatie en een krachtige informatiesector. Nederland heeft dus goede voorwaarden om op dit vlak de concurrentie met andere landen te winnen. Het is dan wel noodzakelijk dat alle partijen zich hierachter scharen.

Stip aan de horizon

Brain drain, gebrek aan agglomeratiekracht, de noodzaak van versnellen…Veel deelnemers aan het Breed Beraad gaven aan het ambitieniveau van Nederland te laag te vinden. Doordat de lat te laag ligt, worden de huidige tekortkomingen te weinig als probleem ervaren en kunnen in het maatschappelijk debat de zeurpieten die klagen over open grenzen domineren. Er ontbreekt een positief verhaal dat gewone mensen enthousiast maakt over innovaties. Een ambitie of stip aan de horizon die aangeeft dat Nederland op een aantal thema's wil gaan excelleren, bijvoorbeeld de circulaire economie. Met zo'n ambitie kunnen universiteiten, overheden, starters en grote bedrijven samen dezelfde richting op. Dan ontstaat vanzelf reuring die neerslaat in de steden en daar nieuwe groei tot stand brengt.

Slot

Slotconclusie van het Breed Beraad was dat het verdichten van stedelijke agglomeraties in de toekomst nodig is dan wel vanzelf gebeurt. Om dat mogelijk te maken, moet beklemmende regelgeving worden weggenomen, zodat er woon- en werkmilieus ontstaan die economische groei veroorzaken. De voorwaarden daarvoor zijn in Nederland aanwezig, maar worden nog onvoldoende ingevuld omdat het gevoel van urgentie op nationaal niveau ontbreekt. Bij die aanpak zouden de volgende vijf punten centraal moeten staan:

- versnellen en verdichten;
- handig accommoderen;
- stedelijke omgevingen inrichten als innovatieversnellers;
- metropolitane systemen faciliteren;
- flexibiliseren.

Presentatie Taco van Hoek

Investeren in Nederland

Taco van Hoek

Inhoud

Drie vragen

- Wat is het omgevingsbeeld op lange termijn?
- Wat zijn de uitdagingen rond ruimtelijk beleid?
- Wat zijn de beleidsimplicaties rond betaalbaarheid?

Omgevingsbeeld

Investeren in Nederland

- Scenariostudie: 2010-2040
- Samen met Aedes, BNL en BZK
- Toekomstverkenning, geen voorspellingen
- Plausibele en consistente beelden
- Kader voor denken over strategisch beleid

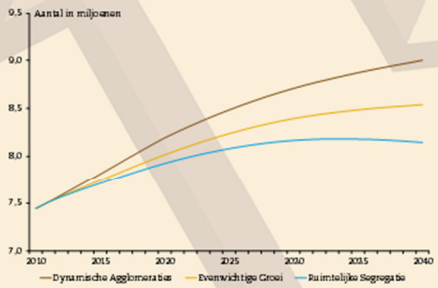
Omgevingsbeeld

Drie scenario's

- Dynamische Agglomeraties
  - hoge economische en demografische groei
  - ruimtelijke concentratie rond sterke steden
- Evenwichtige Groei
  - trendmatige economische en demografische groei
  - evenwichtige ruimtelijke spreiding
- Ruimtelijke Segregatie
  - lage economische en demografische groei
  - trek naar gebieden met voorzieningen

Omgevingsbeeld

Huishoudensontwikkeling 2010-2040



Omgevingsbeeld

Leeftijd en huishoudenssamenstelling

	2010			2040 (EG)		
	Alleen-staand	Paren	Totaal	Alleen-staand	Paren	Totaal
tot 25 jaar	337	57	394	318	68	386
25-30 jaar	311	199	510	301	224	525
30-50 jaar	1.068	1.609	2.677	1.005	1.530	2.535
50-70 jaar	917	1.654	2.571	1.106	1.371	2.477
70-80 jaar	357	421	778	719	691	1.410
80+	345	143	488	752	409	1.161
Totaal	3.335	4.083	7.418	4.200	4.292	8.492

In duizenden

Omgevingsbeeld

Huishoudens naar landsdeel

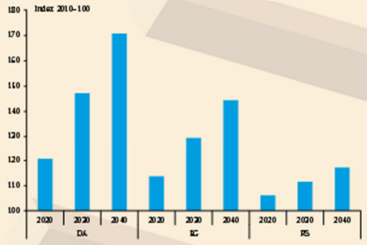
	2010	2040		
		Dynamische Agglomeraties	Evenwichtige Groei	Ruimtelijke Segregatie
Randstad Noord	1.817	2.390	2.206	2.072
Randstad Zuid	1.611	1.987	1.876	1.755
Noord	773	845	835	811
Oost	1.500	1.821	1.756	1.704
Zuid	1.743	1.958	1.865	1.804
Totaal	7.444	9.001	8.538	8.146

In duizenden

Forum voor Stedelijke Vernieuwing – Amsterdam, 2 juli 2014 7

Omgevingsbeeld

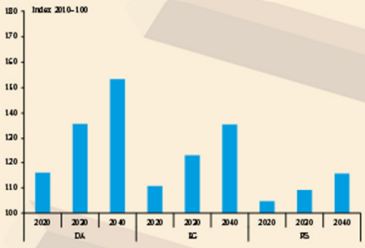
BBP-volumegroei



Forum voor Stedelijke Vernieuwing – Amsterdam, 2 juli 2014 8

Omgevingsbeeld

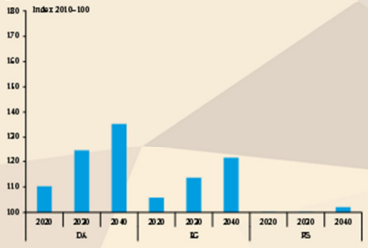
BBP-volumegroei per capita



Forum voor Stedelijke Vernieuwing – Amsterdam, 2 juli 2014 9

Omgevingsbeeld

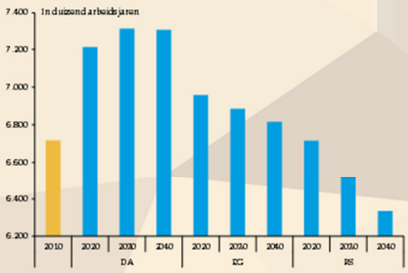
Inkomensgroei excl. zorguitgaven per capita



Forum voor Stedelijke Vernieuwing – Amsterdam, 2 juli 2014 10

Omgevingsbeeld

Ontwikkeling werkgelegenheid



Forum voor Stedelijke Vernieuwing – Amsterdam, 2 juli 2014 11

Omgevingsbeeld

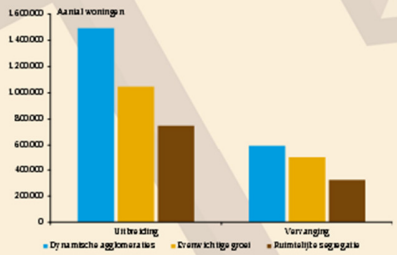
Werkgelegenheid naar landsdeel, duizend personen

	2010	2040		
		Dynamische Agglomeraties	Evenwichtige Groei	Ruimtelijke Segregatie
Randstad Noord	1.993	2.512	2.224	2.032
Randstad Zuid	1.571	1.891	1.716	1.563
Noord	713	662	671	624
Oost	1.479	1.568	1.512	1.404
Zuid	1.717	1.693	1.616	1.491
Totaal	7.473	8.326	7.739	7.114

Forum voor Stedelijke Vernieuwing – Amsterdam, 2 juli 2014 12

Uitdagingen ruimtelijk beleid

Uitbreidings- en vervangingsvraag 2010-2040



Uitdagingen ruimtelijk beleid

Ontwikkeling druk- en krimpgebieden

	Dynamische Agglomeraties		Evenwichtige Groei		Ruimtelijke Segregatie	
	2010/20	2030/40	2010/20	2030/40	2010/20	2030/40
Drukgebieden	37	11	36	8	34	1
Intermediair	2	22	2	24	3	20
Krimpgebieden	1	7	2	8	3	19
Totaal	40	40	40	40	40	40

Drukgebied (corope) : ≥ 0,4% huishoudensgroei per jaar; Krimpgebied: < 0% per jaar; Intermediair: overig

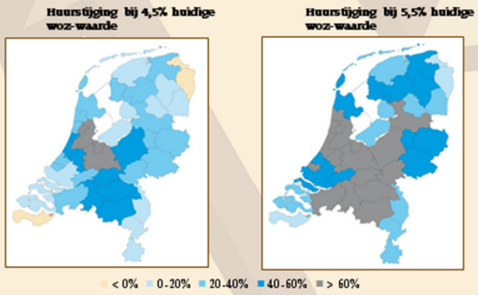
Uitdagingen ruimtelijk beleid

Drie ruimtelijke beleidsstrategieën

- Strijd om de ruimte herleeft in drukgebieden, concurrentie bevorderen
- Meer loslaten en minder sturen in ontspannen woningmarkten
- Intensievere sturing en regionale samenwerking in krimpgebieden

Beleidsimplicaties betaalbaarheid

Hogere huren door huurliberalisatie

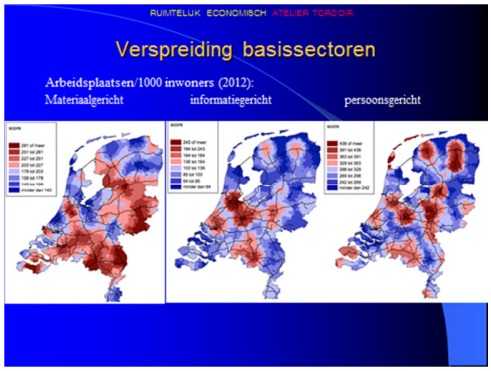


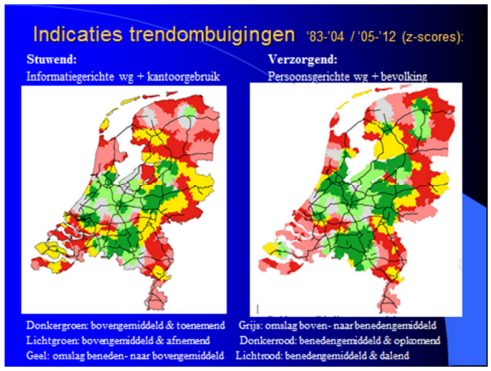
Beleidsimplicaties betaalbaarheid

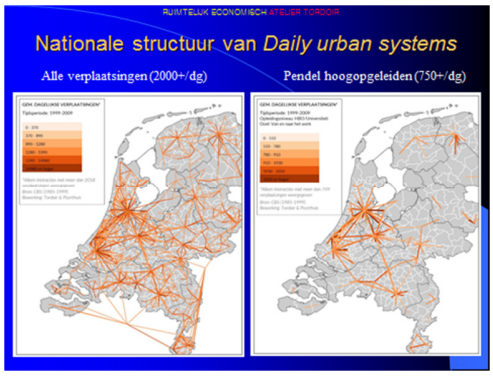
Betaalbaarheid: vier mogelijke beleidsreacties

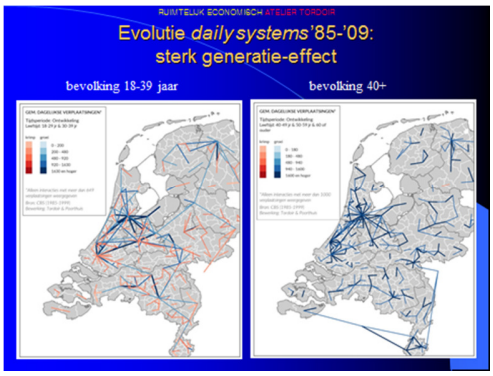
1. Bij toewijzingsbeleid in sociale sector scherper selecteren op inkomen (allocatie)
2. Verruimen van systeem woontoeslagen (met regionale component) met bekostiging uit hogere huuropbrengsten
3. Inkomensbeleid door corporaties en gemeenten: 'huur op maat'
4. Ontwikkelen van meer goedkope sociale voorraad
   - *moeilijk door beperkte groei of krimp van sociale voorraad*
   - *in dure woningmarktgebieden moeilijk te realiseren*

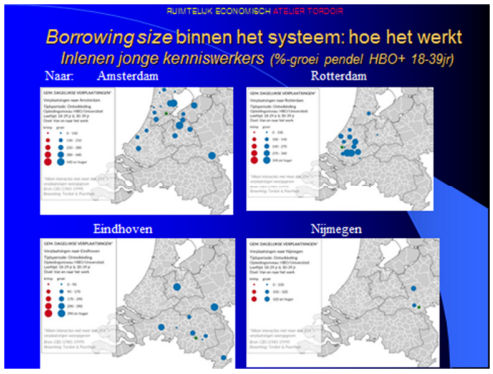
Presentatie Pieter Tordoir











DEELNEMERS

Drs. Y. Albrecht	De Balie
L. Bikker	Rotterdam Partners / Bikker & Company
Drs. J.W. Cüsters	Cüsters Teksten
Drs. A.Th. van Delden	Ministerie van BZK / Forum SV
Ir. G.C.F.M. Depla	Gemeente Eindhoven
Mw. drs. C.G. Gehrels	Arcadis Nederland
Prof. dr. J.J.M. Hemel	UvA / Amsterdam Economic Board / Forum SV
Drs. T.H. van Hoek	EIB
Ir. J.J. de Jong	Brainport Eindhoven / Philips Benelux
Prof. dr. L.A. de Klerk	Universiteit van Amsterdam / Forum SV
Ir. M. de Langen	Stadgenoot / Forum SV
Prof. dr. J.J. Latten	CBS / Universiteit van Amsterdam
Prof. dr. P.A.H. van Lieshout	Universiteit Utrecht / WRR
J.W. Remkes	Provincie Noord-Holland / Forum SV
Drs. D.J. Tijl	Ministerie van I&M
Prof. dr. P.P. Tordoir	Ruimtelijk Economisch Atelier Tordoir / UvA
Mw. C.E. van Vlodrop	Forum voor Stedelijke Vernieuwing
Dr. W. van Winden	Hogeschool van Amsterdam

AGENDA

Geannoteerde agenda voor het Breed Beraad over het thema 'ruimtelijk-economische ontwikkelingen en stedelijke vernieuwing' dat op woensdag 2 juli 2014 van 17.00 uur - 21.30 uur wordt gehouden in De Balie, Salon, Kleine Gartmanplantsoen 10 in Amsterdam.

Achtergronden

Innovatie, economische groei en ontwikkeling voltrekken zich wereldwijd in toenemende mate in grote steden. Nederlandse steden zijn, internationaal gemeten, relatief klein. Hun gemis aan agglomeratiekracht proberen ze te compenseren door economisch samen te werken met andere steden. Een samenwerking die veelal gestalte krijgt in regionale bestuurlijke verbanden en/of 'triple helix'-formules. De metropoolvorming rond Rotterdam/Den Haag, respectievelijk in en om Amsterdam, de ontwikkeling van Brainport Eindhoven, maar ook de samenwerking tussen de vijf Brabantse steden (Brabant Stad), respectievelijk Arnhem en Nijmegen zijn hiervan treffende voorbeelden. Hieroverheen worden bovendien mainportregio's, 'kennisassen' (bijvoorbeeld Amsterdam-Utrecht-Eindhoven), *valleys* en grensoverschrijdende regionale samenwerkingsverbanden gesignaleerd. Tegelijkertijd heeft de Randstad overigens de laatste jaren aan betekenis ingeboet.

De economische ontwikkelingsmogelijkheden en prestaties binnen regionale samenwerkingsverbanden lopen uiteen. Een aantal stedelijke regio's – met name regio's in de ruit Amsterdam-Rotterdam-Eindhoven-Arnhem/Nijmegen en/of regio's met universiteiten – zal de komende jaren blijven groeien. De huidige krimpregio's (zoals Parkstad) zullen naar verwachting blijven krimpen. Voor andere regio's is de toekomst ongewis. Hoe stedelijke regio's presteren is niet alleen afhankelijk van autonome (inter)nationale en regionale economische en demografische karakteristieken en kansen/bedreigingen. Prestaties zijn ook afhankelijk van succesvol ondernemerschap en adequaat lokaal/regionaal/(inter)nationaal overheidsbeleid.

Recent hebben de WRR, de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur en de OESO vastgesteld dat het in dit kader van groot belang is dat in Nederland het gemis aan voldoende *agglomeratiekracht* wordt ondervangen. Samenwerking binnen regio's is daarvoor niet voldoende. Er dient ook op grotere schaal gedacht te worden, waarbij nadrukkelijker wordt gezocht naar complementariteit tussen stedelijke regio's en wordt geïnvesteerd in infrastructurele en bestuurlijke verbindingen die daarbij passen. Overigens is nodig dat steden en stedelijke regio's hierbij meer uitgaan van onderscheidende eigen kwaliteiten en waar nodig/mogelijk 'lenen van de buren' (*borrowed size*).

Aandachtspunten

Tegen deze achtergrond zullen in het Breed Beraad in ieder geval de volgende vragen / aandachtspunten aan de orde komen:

- Welke ruimtelijk-economische ontwikkelingen tekenen zich af, op welke (regionale) schaal en wat zijn hiervan de achtergronden?
- Nemen regionale ruimtelijk-economische verschillen toe en hoe worden deze verschillen gewaardeerd?
- Wat betekent een en ander voor de ontwikkeling van onderscheiden steden in ons land?
- Wat staat gemeenten, provincies en rijksoverheid – al dan niet gezamenlijk en/of met private partijen (inclusief kennisinstellingen) – in dit licht te doen? Zijn complementariteit en 'borrowed size' werkelijk de sleutelwoorden?

Agenda

17.00 uur	Welkomstwoord door Zef Hemel namens het bestuur van het Forum voor Stedelijke Vernieuwing
17.05 uur	Opening door Yoeri Albrecht, voorzitter van het Breed Beraad
17.15 uur	Presentaties door Taco van Hoek en Pieter Tordoir (met ruimte voor toelichtende vragen)
18.30 uur	Break
19.00 uur	Gedachtewisseling over aandachtspunten
21.15 uur	Afronding door Yoeri Albrecht
21.30 uur	Slotwoord door Zef Hemel

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 èn 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-oevers
- 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
- TNLI: 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 rijksbemoeienis 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 tweesprong
- Rotterdam-Zuid
- zelfbouw
- ontwikkeling commercieel middensegment huurmarkt

- wonen, zorg en pensioenen
- wonen, zorg en pensioenen follow-up
- corporaties
- volkshuisvesting in beweging
- stedelijke vernieuwing en ontwikkelingen in het sociale domein
- projectontwikkelaars en stedelijke vernieuwing

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'
- bouwteam
- de gevleugelde stad 30 jaar Forum voor Stedelijke Vernieuwing

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, onderzoeksinstellingen et cetera).

BESTUUR

Dagelijks Bestuur:

J.W. Remkes	Commissaris van de Koning Provincie Noord-Holland	voorzitter
Ir. W.J. Bodewes	Algemeen Directeur Amvest	penningmeester
Prof. dr. J.J.M. Hemel	Bijzonder hoogleraar Grootstedelijke Problematiek Wibautleerstoel UvA / Strategic planner Amsterdam Economic Board	secretaris
Prof. dr. L.A. de Klerk	Hoogleraar Planologie Universiteit van Amsterdam	lid
Ir. K. Laglas	Directievoorzitter Ymere	lid
Ir. M. de Langen	Bestuursvoorzitter Stadgenoot	lid
Drs. A.Th. van Delden	Plv. Directeur-Generaal Bestuur en Koninkrijkrelaties Ministerie van BZK	adviseur

Algemeen Bestuur:

Drs. E.M. Agricola	Gemeente Amsterdam
Prof. dr. O.A.L.C. Atzema	Universiteit Utrecht
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	Havensteder
A.M.W. Bodewes	Anke Bodewes Makelaardij
Prof. dr. R.W. Boomkens	Universiteit van Amsterdam
Drs. O. Bouman	Shenzhen Biennale of Urbanism\Architecture
Prof. dr. D. Brounen	Universiteit van Tilburg
Ir. M.A.E. Calon	Aedes vereniging van woningcorporaties
Prof. ir. K.W. Christiaanse	KCAP Architects&Planners / ETH Zürich
Ir. F.J.C.M. van Dongen	atelier Rijksbouwmeester
A.Th. Duivesteijn	Eerste Kamer der Staten-Generaal
Prof. dr. G.B.M. Engbersen	Erasmus Universiteit Rotterdam
Prof. dr. E.R. Engelen	Universiteit van Amsterdam
Mr. M.J. Faro	Certa Legal Advocaten
Drs. ing. J. Fokkema	Neprom
Drs. R. Gude	Denker des Vaderlands
P. van der Gugten	Heijmans Vastgoed
Prof. dr. M.A. Hajer	Planbureau voor de Leefomgeving / UvA
Drs. M. Hanou	Provincie Noord-Holland
Dr. ir. A.C. den Heijer	TU Delft
Drs. T.H. van Hoek	EIB
M. Horselenberg-Koomen	Gemeente Lelystad
Ir. F.M.J. Houben	Mecanoo architecten
Ing. R.R. Huikeshoven MRE	AM
Drs. G.P. Isabella	Ministerie van BZK
Dr. L.B. Janssen-Jansen	Universiteit van Amsterdam
Dr. D.M. de Jong	Stichting Visitatie Woningcorporaties Nederland
A. Jorritsma-Lebbink	Gemeente Almere
H. Karakus	Platform31
Em. prof. dr. A.M.J. Kreukels	

Drs. ing. W.M.K. Krzeszewski	Staedion
Drs. C.B.F. Kuijpers	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Drs. N.D.E. Maarsen MRE	HAL Investments
Mr. C.G.J.W. Martens	Charlie Martens Advies
Mr. P.G.A. Noordanus	Gemeente Tilburg
Mr. R.J.J.M. Pans	Raad van State
Drs. M.G.T. Pastors	Nationaal Programma Rotterdam Zuid
M. van Poelgeest	
Drs. G.R. van Randeraat	SITE urban development / MCD
Ir. P.S.M. Ruigrok	Rijswijk Wonen
Ir. A.Y. Sanson	Gemeente Rotterdam
Ing. A.G. Schaap	Gemeente Amsterdam
Drs. A.J.M. Schakenbos	Vestia
Prof. drs. P.J. Scheffer	Universiteit van Tilburg / Publicist
R. Scherpenisse	Tiwos
Prof. dr. P. Schnabel	Universiteit Utrecht
Drs. F.J. Schoorl	BNA
Ing. K. Schrederhof	Woonbron Rotterdam Delfshaven
Drs. J.G.C.M. Schuyt	
Mr. H.C.F. Smeets	
Ir. D.A. Sperling	TBI Holdings
Drs. D.B. Stadig	Colliers International
Drs. R. Steenbeek	
Ir. R.F.C. Stroink	Square One
Prof. dr. C.N. Teulings	Universiteit van Amsterdam
Drs. A.C. van der Veen	ROC Horizon College
Drs. J. van der Veer	Vrije Universiteit
Ir. P.O. Vermeulen	
Drs. A.L.H. Visser	Gemeente Rotterdam
Drs. ing. R. Vollebregt	AM
Ir. A.H.M.T. Vos	Anna Vos Concepts for Urban Change
Ir. H.S. Yap	Yap Advies & Planning
J.H. Zwart	Timpaan