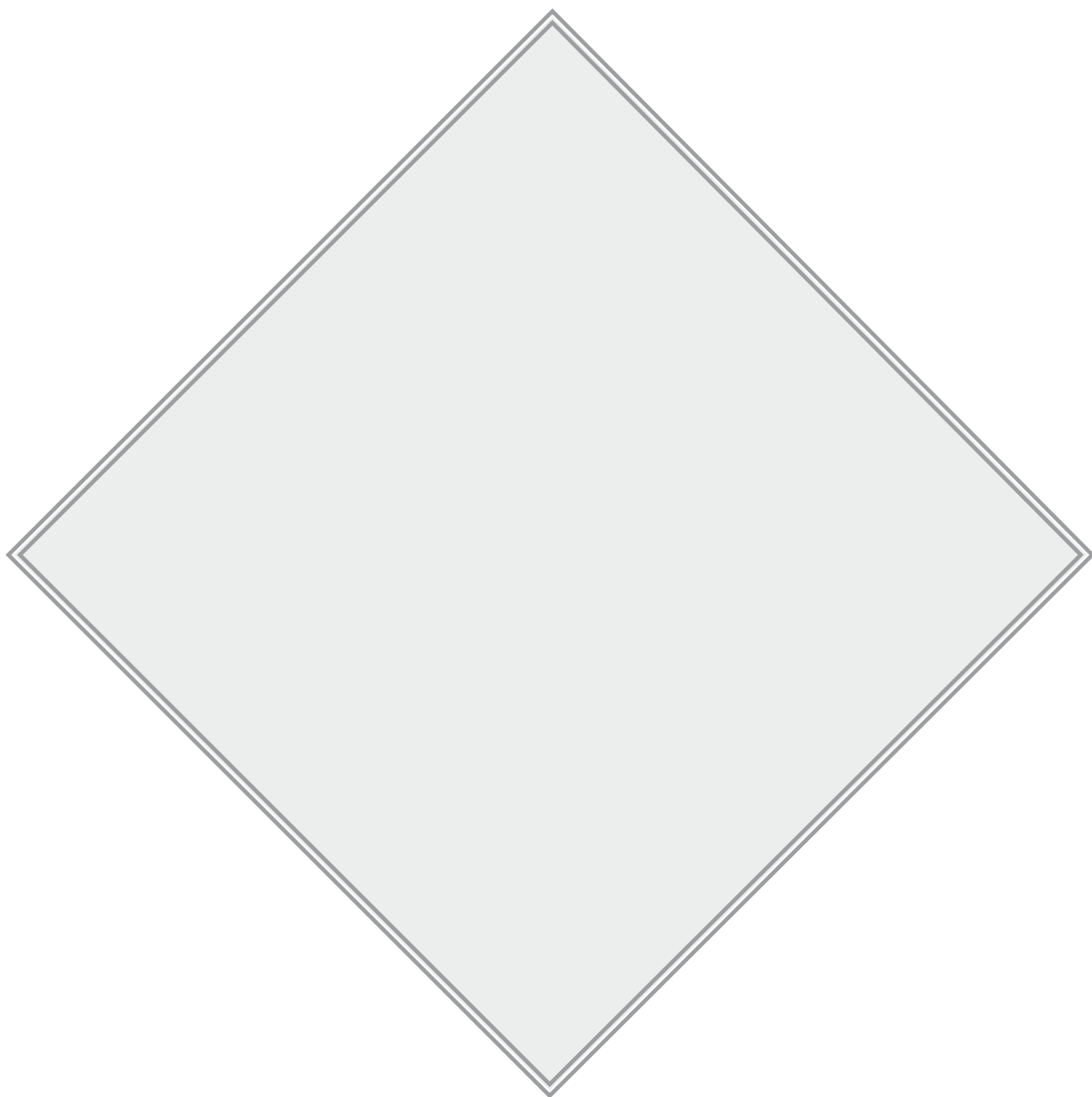


Verstedelijking 5.0

Bespiegelingen over groei, stagnatie en contractie

Len de Klerk



Figuur 5: De stedelijke regio als dynamische compositie van gespecialiseerde punten, lijnen en vlekken

(Piet Mondriaan, *Victory Boogie Woogie* (onvoltooid) 1944 / Gemeentemuseum Den Haag in bruikleen van Instituut Collectie Nederland, Amsterdam

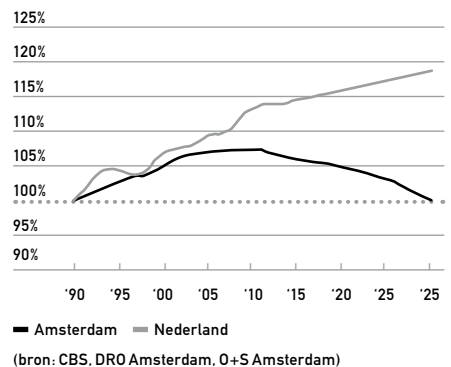
©2010 Mondrian/Holtzman Trust c/o HCR International Virginia)

Geleiding van de verstedelijking door ruimtelijke plannen, leerde ik van mijn leermeester Gerrit Wissink, is een kerntaak van de ruimtelijke ordening. Het gebruik van en veranderingen in de vraag naar ruimte wordt door niet-ruimtelijke krachten bepaald: welvaartsgroei, bevolkingsgroei, sociale verandering en politieke interventie die neerslaan in verschillende verstedelijkingsvormen. Planning verlangt kennis van het samenspel van deze soms moeilijk te ontwarren krachten. Deze tour d’horizon van de verstedelijking van Nederland begint in 1350 en eindigt in 2050, het voorlopig berekende eindpunt van een fase van stagnatie en contractie. Dat gaat met grote stappen, nauwelijks verantwoorde generalisaties, laat een spoor van vragen na, maar biedt ook zicht op verrassende parallellen en constanten in achtereenvolgende fasen van verstedelijking.

Eind 2007 werd het plan om in het Groningse gehucht Ganzedijk een rijtje woningen af te breken een mediahype die enige politici de kop kostte en het land de boodschap van een mogelijk groei-loze toekomst inprentte. De eerste antwoorden van bestuurlijk Nederland verraadden een hoog pavlovgehalte: krimp met groei willen bestrijden of een oud-minister (Van der Laan) die krimpleed wilde verzachten door overheveling van gelden van gemeenten die (nog) groeien. Dan zijn de suggesties van collega Jan Latten heel wat vernuftiger: krimp schept nieuwe kansen. Leeglopende landsdelen zijn veilig, groen en voordelig, geschikt voor specifieke arrangementen voor ouderen en maak het dubbel wonen in stad én land van power koppels met een gezamenlijk inkomen boven de 100.000 euro fiscaal voordelig (Latten, 2010).

Tot 2040 zal de Nederlandse bevolking nog licht groeien, daarna treedt een daling op (figuur 1). De regionale verschillen tussen groei, stagnatie en krimp zullen toenemen.

Figuur 1: Bevolkingsgroei Amsterdam en Nederland 1990-2025. Index 1990 = 100



In de jaren tot 2025 zal zestig procent van de gemeenten een bevolkingsverlies van 350.000 personen boeken, tegenover veertig procent met een groei van 850.000. Parkstad Limburg zal 70.000 (27 procent) inwoners minder tellen, terwijl Amsterdam (+100.000), Utrecht (+90.000) en Almere

(+60.000) flink groeien. Ook de meeste provinciehoofdsteden blijven voorlopig groeien, waarvoor snelle verbindingen met de Randstad trouwens tot aanbeveling strekken (Latten & Ter Steege, 2010). De gunstige groeiverwachtingen voor de steden zijn deels te danken aan de demografische cyclus die zij doormaken en deels aan de economische veerkracht die mensen van buiten aantrekt.

Wat is nieuw? Vergeten is het vraagstuk van de leeglopende dorpen in het noorden in de jaren zestig dat is opgelost door suburbanisatie en de aanschaf van tweede woningen. Vergeten schijnt ook dat tussen 1965 en 1985 de vier grote steden een bevolkingsverlies van 536.000 inwoners boekten: een vijfde grote stad (Van der Cammen & De Klerk, 1986). Helemaal weggezakt is de nog ingrijpendere bevolkingsdaling in de achttiende eeuw. Leiden verloor tussen 1670 (70.000 inwoners) en 1805 (28.000 inwoners) tweederde van haar bevolking door de teloorgang van de nijverheid.

Na een enorme bevolkingsspurts van 9,6 miljoen in 1947 naar 16,4 miljoen in 2010 is Nederland groeimoe geworden. Dan deed België het veel kalmer aan met een groei van 8,5 naar 10,4 miljoen inwoners; een factor 3,5 verschil. Door historisch extreem lage geboortecijfers stagneert de bevolkingsgroei in Europa. Duitsland, al kampend met een sterfteoverschot, zal in 2050 ruim 10 miljoen inwoners minder tellen: van 81,5 nu naar 71,5 miljoen. Het Verenigd Koninkrijk is vooral door een gunstig geboortecijfer een uitzondering met een groeiprognoze van 62 miljoen nu naar 77 miljoen inwoners in 2050. De krimpende bevolking gaat overal gepaard met grote demografische structuurwij-

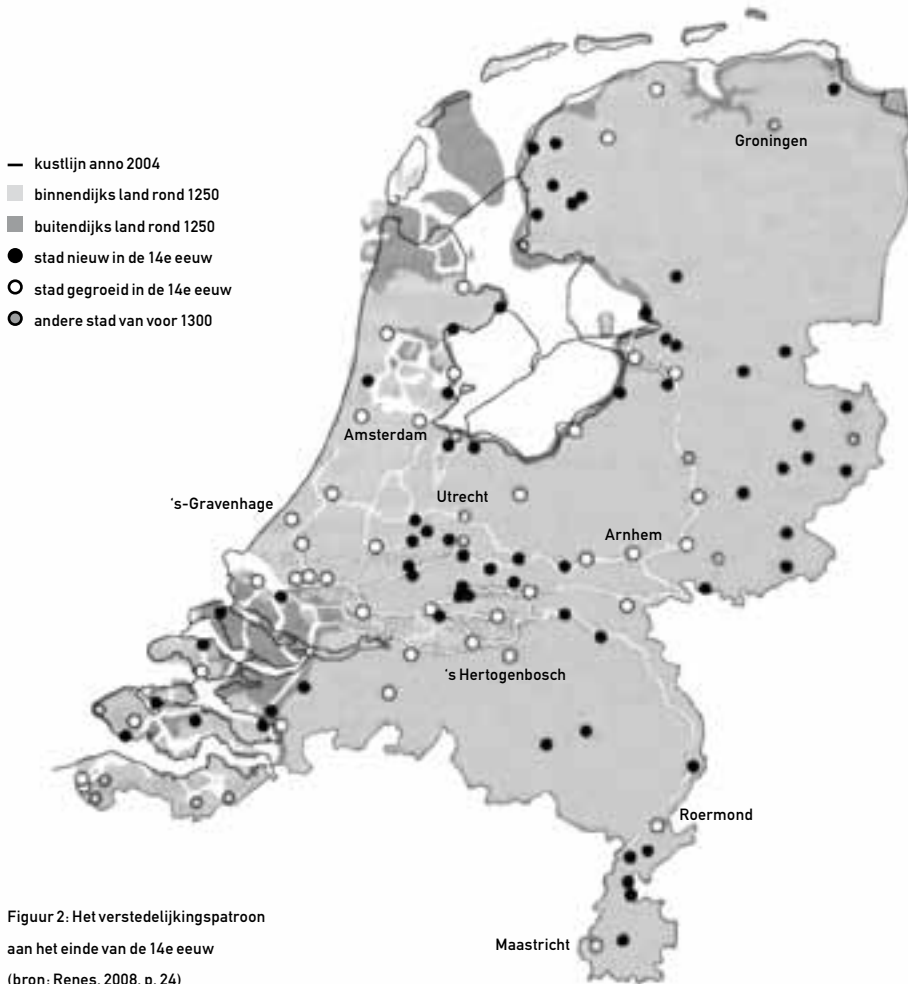
zigingen. In ons land stijgt het aantal 65-plussers van 2,4 naar 4,5 miljoen, waaronder 1,7 miljoen 80-plussers. De potentiële beroepsbevolking (15-64 jaar) daalt met tien procent van 10,1 naar 9,2 miljoen. Door de sterk oplopende grijze druk (het aantal 65-plussers gedeeld door de potentiële beroepsbevolking 15-64 jaar) van 1:4 naar 1:2 heeft deze dynamiek zonder groei economische gevolgen. Tot 2050 verdubbelen de pensioenkosten in Europa en Noord-Amerika van 8 naar 15 procent van het BNP, in Japan zelfs naar 20 procent (The Economist, 2009). In Nederland stijgen de kosten van de AOW van 5,4 naar 8,5 procent in 2040 en de gezondheidskosten van 10 tot meer dan 14 procent (Van der Horst e.a., 2010), getallen die in internationale vergelijkingen laag uitvallen.

1.0: Middeleeuwen, site en situation

De geschiedenis laat doorlopend innige banden zien tussen economische groei en bevolkingsgroei of krimp, zoals Leiden. De groeikansen van steden zijn vanaf hun ontstaan bepaald door overheidsbeleid; ondernemende burgers die naar autonomie streefden en het algemene economische klimaat waarin een stad gedijde (Rutte, 2008). Vervolgens was en is de ontplooiing van de productie- en consumptiefuncties doorslaggevend voor de regionale uitstraling en aanzuigende werking op mensen en kapitaal (De Boer, 1988). Verschillen in die ontwikkelingen leidden tot economische specialisaties en een stedelijke hiërarchie. Dordrecht verdiende het geld in de verre handel, Delft en Gouda in de nijverheid. Maar er was meer dan economie alleen. Archeologisch onderzoek naar de vroegmiddeleeuwse stadsvorming van



Enkhuizer gevelstenen vertellen waarmee het geld werd verdiend (foto's: Len de Klerk)



Figuur 2: Het verstedelijkingspatroon
aan het einde van de 14e eeuw
(bron: Renes, 2008, p. 24)

Maastricht brengt Theuws (2008) tot de overtuiging dat ook interculturele communicatie van belang was. De vestiging van Goethe en Schiller gaven het kleine stadje Weimar een groei-impuls (Bruford, 1967). Men proeft de verwantschap met de actuele *cultural industries*; complexen van kennis, creatief werk en hogere opleidingen, die hun stempel drukken op de lokale stadsmentaliteit.

Met behulp van de klassieke Franse geografische begrippen *site* en *situation* kunnen de stichting, locatie, de omstandigheden van stadsvorming en opeenvolgende cycli van groei, stagnatie, verval en wederopbloei worden beschreven. Succesvolle steden

hebben in de loop der eeuwen hun site voortdurend vernieuwd om aansluiting te houden bij de veranderende situation. De aanleg van de Tweede Maasvlakte is een spectaculair voorbeeld van de zoveelste technologische aanpassing in de afgelopen 140 jaar aan de productiefunctie van de site Rotterdam. Kenmerkend is de permanente schaalvergroting, parallel aan de situation van Rotterdam, die rond 1960 de grootst mogelijke schaal bereikte: de wereldeconomie. Zulke voorbeelden van parallele schaalvergroting zijn er op alle geografische schaalniveaus voor alle productie- en consumptiefuncties.

De continuïteit van stedelijkheid en verstedelijking vergt op de lange termijn een sterke

Tabel 1: Verstedelijking in Holland en Zeeland in de Middeleeuwen

	Inwoners totaal	Waarvan in steden
1200	170.000	5%
1300	260.000	13%
1350	290.000	23%
Dordrecht, de grootste stad, telde in 1350 ca 8.000 inwoners		
(bron: De Boer, 2008)		

economische basis. Steden functioneren als opwerkingsfabrieken van technologische, organisatorische en sociale innovaties, van stuwende bedrijvigheid en daarmee welvaarts-groei die mensen en activiteiten aantrekt. Politieke maatregelen hebben dit vanaf de vroegste tijden bevorderd, van stadsrechten tot tolheffing en van de invoering van de markteconomie in de negentiende eeuw tot de oprichting van de EU. Floris V en tijdgenoten waren meesters in het toekennen van tolvrijheid of heffingsrechten om steden en streken te winnen voor hun politieke doelen. Ook interne en externe organisatorische innovaties, zoals belangenbehartiging door gilden en succesvolle internationale samenwerking in het Hanzeverbond, waren uiterst belangrijk voor de stedelijke ontwikkeling (figuur 2 en tabel 1).

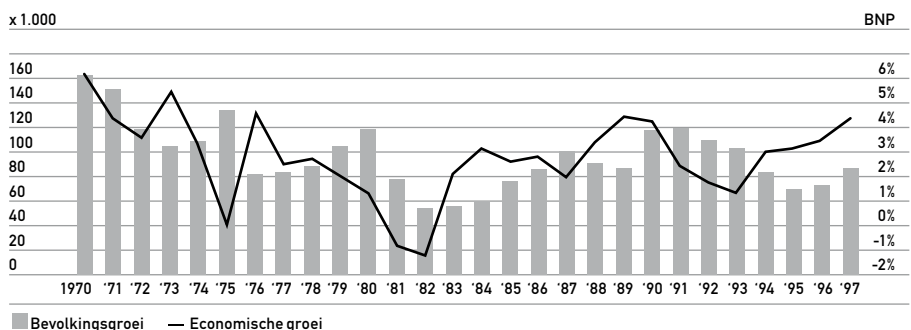
Theoretisch is het samenspel van bevolkingsgroei en economische groei moeilijk

te ontrafelen, omdat bevolkingsgroei zowel een afhankelijke als onafhankelijke variabele is. Maar de samenhang tussen beide factoren is onmiskenbaar, zoals figuur 3 voor de betrekkelijk korte periode 1970-1997 laat zien. Door de demografische transities van 1880 en 1970 was de bevolkingsgroei door haar eigen dynamiek overigens tijdelijk onafhankelijker van economische groei, vanaf 1960 ook nog eens geholpen door het landelijke verstedelijkingbeleid. Stads-geschiedenis leert dat de immigratie steeds een krachtige groeifactor is geweest, die niet alleen afhankelijk was van economische aantrekkingskracht, maar ook van bewuste (stads)politiek.

2.0: de Gouden Eeuw

De voordelen van site en situation en het samenspel van de groeifactoren economie, demografie en politiek kwamen in de Gouden Eeuw tot volle wasdom. Na 1585 werd Holland het brandpunt van

Figuur 3. Bevolkingsgroei en economische groei 1970 - 1997 (bron: CBS)



Tabel 2: Stedelijke groei en contractie in de 1600-1800

	1585/1600	1622	1650	1700	1800
Amsterdam	35.000	100.000	175.000	230.000	200.000/180.000
Leiden	20.000	44.000	67.000	60.000	31.000
Rotterdam	12.000	19.500	30.000	56.000	58.000
Delft	17.000	24.000	22.000	14.000	14.000

(bronnen: samengesteld uit Van Dillen, 1970; Lucassen, 2002; Prak, 2002; Van der Schoor, 1999; Wintershoven, 2000)

Tabel 3: Bevolkingsgroei en stedelijke groei in Holland 1500-1800

Jaar	Stadsbevolking	Aandeel steden	Totale bevolking
1514	127.000	46%	275.000
1622	363.000	54%	672.000
1680	540.000	61%	883.000
1750	475.000	60%	783.000
1795	462.000	59%	783.000

Demografische factoren 1500-1800:

Sterfteoverschot: ± 800.000, Emigratie buitenland: 225.000, Immigratie buitenland: ± 1,4 mln.

(bron: Lucassen, 2002)

Tabel 4: Stadsgroei tijdens de industriële revolutie, 1830-1910

Stad	1830	1870	1910	1870-1910
Amsterdam	202.400	274.100	566.100	+103%
Rotterdam	72.300	117.100	418.000	+257%
Den Haag	56.100	91.300	271.300	+197%
Utrecht	43.400	60.400	119.000	+97%
Arnhem	14.500	32.300	64.000	+98%
Deventer	13.700	17.800	27.800	+56%
Groningen	30.300	38.000	74.600	+96%
Leiden	34.600	39.300	58.300	+48%
Nijmegen	17.700	23.000	54.800	+138%

(bron: De Klerk, 2008)

Tabel 5: Verdeling inwoners en woningen in woonkernen naar omvang in 2006

Kerngrootte	Aandeel inwoners (in %)	Aandeel woningen (in %)
100.000+	38,7	41,0
20.000-100.000	29,1	28,7
5.000-20.000	18,7	17,6
tot 5.000	13,5	12,6

(bron: Van Leeuwen & Regeer, 2008)

het moderne handelskapitalisme en distributieland van Europa. Amsterdam werd stapelplaats van de wereld en daarmee een *global city*. De rij studies om het welvaartswonder van de Republiek te verklaren, dat wonderlijke samenstel van onafhankelijke steden en gewesten zonder politiek machtscentrum, is onafzienbaar. Ze laten weinig twijfel over de motoren van stedelijke groei: een innovatieve en expanderende economie gedragen door immigratie. Op de eerste plaats komt een complex van technologische en organisatorische innovaties, van de industriële windmolen (Alkmaar 1582) tot de Amsterdamse Wisselbank (1609). Marktkennis en kapitaal werden meegebracht door Vlaamse immigranten. Innovatieve financiële arrangementen en risicodeling, zoals de joint stock deelneming in schepen, en een sterke, handelsbevorderende lokale stadspolitiek gingen hand in hand. In het protestantse stadsklimaat gedijde zowel een uitgebreid ondersteuningsapparaat voor minder bedeeden, als een open cultureel klimaat dat de grondslag van de Verlichting voortbracht (Israël). In de autonome steden had zich omstreeks 1650 een “nooit aflatende, en door alle segmenten van de samenleving gedeelde discussiecultuur” genesteld, bereid om kennis te nemen van andere opinies (Frijhoff & Spies, 1999, p. 218). In de steden ontstonden krachtige en gelaagde arbeidsmarkten, gekenmerkt door een hoog kennisniveau. “Nergens werd zoveel besteed aan onderwijs en was het algemene ontwikkelingsniveau van de bevolking zo hoog als hier” (Van Zanden & De Moor, 2008, p. 20-21). De verschillen in opleiding tussen mannen en vrouwen waren gering, vrouwen

werkten langer en waren zelfstandiger dan elders in Europa, wat leidde tot uitgestelde huwelijken.

Binnen en tussen de steden nam de specialisatie van economische activiteiten verder toe. Leiden werd naast Lyon de belangrijkste textielstad van Europa, opgebloeid door de komst van goed geschoolde Vlaamse en Waalse immigranten. De hoogwaardige Leidse exportproducten baai en saai werden gemaakt in een specialistische industrie die niet minder dan 125 verschillende beroepen telde (Van Dillen, 1970). Hoorn en Enkhuizen dreven als vanouds de Oostzeehandel, Rotterdam handelde op Engeland en Frankrijk, Amsterdam op Azië en in Gouda werkte een kwart van de bevolking in de pijpenindustrie. Aan de Zaan werd het revolutionaire scheepstype fluit uit vorgezaagde onderdelen gebouwd. In 1700 telde de Zaanstreek bijna 600 industriemolens, waarvan 256 voor zaagwerk (Prak, 2002).

Maarten Prak stelt de interessante vraag of de Republiek de werkelijk moderne economie had waaraan economen twee eisen stellen: langdurige groei van het inkomen per hoofd van de bevolking en een zelfstuwend groeivermogen te midden van andere economieën. Tussen 1580 en 1650 bedroeg de gemiddeld jaarlijkse groei een indrukwekkende 1 tot 1,5 procent. De langdurige stagnatie die na 1650 optrad, schrijft Prak toe aan de traditionele economieën die de Republiek omringden. Deze ontbeerden enig zelfstuwend vermogen waardoor groeprikkels voor de Republiek uitbleven (Prak, 2002).

De verstedelijking onderging een versnelling. Tussen 1622 en 1680 groeide de

bevolking van de Republiek van ruim 1,5 naar bijna 2 miljoen inwoners. In 1650 woonde 45 procent van de bevolking in steden; in Holland zelfs 54 procent van meer dan 10.000 inwoners. Buiten Holland nam het aantal steden met meer dan 2.500 inwoners sterk toe (Van der Schoor, 1999). De steden groeiden door vestigingsoverschotten. Pestepidemieën en andere ziektes veroorzaakten grote sterfteoverschotten, waardoor Leiden en Rotterdam tussen 1624 en 1637 een derde van hun bevolking verloren. Stadsbesturen concurreerden hevig om het aantrekken van immigranten met kennis van markten en beroepen. Leiden bouwde woningen voor Vlaamse textielarbeiders. Andere steden, zoals Deventer, boden gratis het poorterschap aan, maakten reclame met de afwezigheid van knellende gilden of kochten panden voor een textielweverij. Tal van immigranten kwamen arm en bleven dat. Bredero dichtte over arme Duitsers, Walen en Vlamingen in Amsterdam: “maer Moffen, Poep en Knoet, dat zijn troggelaers tot bedelen opgevoet” (geciteerd in Van Dillen, 1970, p. 305).

Het belang van immigratie voor de steden kan nauwelijks overschat worden (tabel 3). Het was zowel een doorslaggevende groeifactor als een belangrijke bron van arbeidskrachten en economische initiatieven. In de zeventiende eeuw trokken tienduizenden per jaar uit de andere gewesten naar Holland, waar de lonen tweemaal zo hoog waren (Lucassen, 2002). In 1650 was 39 procent van de Amsterdamse bevolking autochtoon (geboren in de stad), in 1800 bij een teruglopende bevolking 53 procent; in 2010 is dat 44 procent – in de binnenstad 33 procent.

3.0: de industriële revolutie

De industriële revolutie bracht wel de langdurige groei en het zelfstuwende groeivermogen die in de zeventiende eeuw nog ontbrak. Daaraan voorafgaand trad Nederland in staat van grote armoede en contractie de negentiende eeuw binnen. In Haarlem en Den Haag waren hele straten afgebroken. Tussen 1795 en 1815 verloor Amsterdam bijna 20 procent van haar inwoners en moest de stad een kwart van de begroting uitgeven aan bijstand. Pas na 1860 kwam Nederland in de greep van modernisering. Verstikkende kartelregels die vernieuwende initiatieven ernstig belemmerden vormden een van de oorzaken van deze late start (Jansen, 1999).

De industriële revolutie was tevens een stedelijke revolutie van industriële opbloei, een snelle bevolkingsgroei en een grondige aanpassing van de stedelijke ruimte aan nieuwe eisen en behoeften van productie en consumptie, de bestaanswijze. Deze tijd is nog zichtbaar in fabrieksgebouwen, entrepots, schoolgebouwen, ziekenhuizen, stations, spoorwegen en stadsparken. De aanleg van spoorwegen bracht massavervoer van goederen en mensen met een verkorting van reistijden met een factor tien tot twintig, die in de twintigste eeuw door het vliegtuig is geëvenaard. Tussen 1880 en 1920 groeiden de Nederlandse steden met nominaal de hoogste groeicijfers uit hun geschiedenis. De bevolking van Amsterdam en Rotterdam nam per decennium met 100.000 inwoners toe. Amsterdam werd het hoofdkantoor van de nieuwe economie, waar zich rederijen en spoorwegmaatschappijen aanschurkten tegen het weer opbloeiende financiële centrum. Op de vleugels van het Ruhrgebied werkte

Rotterdam zich in drie decennia op tot wereldhaven en grondvestte haar sociale en economische padafhankelijkheid in de twintigste eeuw: een conjunctuur-gevoelige economie met een relatief laag geschoolde beroepsbevolking. Ondernemingslust leidde tot opbloei van nieuwe industrieën in de kleine steden Eindhoven, Enschede, Hengelo en Tilburg. In Zuid-Limburg leidde de exploitatie van kolenmijnen tot een nieuw type van verstrooide verstedelijking.

Opnieuw zijn in deze periode geen nieuwe steden gesticht en opnieuw was een innoverende en sterk aantrekkende economie de groeimotor van de stad. Door de hygiënische revolutie werd echter voor het eerst in de geschiedenis de natuurlijke aanwas de belangrijkste demografische groeifactor. Alleen Amsterdam, Rotterdam en Den Haag boekten tussen 1870 en 1900 vestigingsoverschotten die voor de helft bijdroegen aan de bevolkingsgroei. De sterke verstedelijking blijkt uit de geografische verdeling van de groei. In de negentiende eeuw groeide de stadsbevolking met 89 procent (2,7 miljoen inwoners), tegen het platteland met slechts 11 procent. Daarbij is de maat van ‘stedelijk’ tussen 1795 en 1900 opgeschaald van gemeenten met 2500 naar gemeenten met minimaal 5000 inwoners. Het aandeel van de grote en middelgrote steden nam toe van 23 procent in 1860 tot 34 procent in 1910 (De Klerk, 2008). Delen van het platteland liepen leeg, zoals dorpen en plaatsen in de Friese en Groningse kustgebieden. Jonge mensen trokken naar de opkomende industriesteden. Dan konden ze trouwen en een gezin stichten. Bij gebrek aan bestaanszekerheid bleven op het platteland velen ongetrouwd.

4.0: politiek en crisis

Na een stabiele periode van langdurige economische groei en een geboortegolf van ruim twee decennia volgde rond 1970 de stedelijke crisis. Steden werden getroffen door drie structuurveranderingen: de tweede demografische transitie, de overgang naar een postindustriële economie en de loskoppeling van economische en bevolkingsontwikkeling. De tweede demografische transitie betrof een spectaculaire daling van het gemiddeld kindertal geboortecijfer – de oorzaak van de komende stagnatie en krimp – gevolgd door verandering in opvattingen over relaties. De structuurveranderingen in de huishoudens worden in de begrippen atomisering en diversificatie gevangen. Bracht de industrialisatie het driegeneratiehuishouden terug tot het tweegeneratiehuishouden, in de postindustriële fase is het eenpersoonshuishouden de dominante groeier. De woonkosten per hoofd van de bevolking zijn hierdoor substantieel gestegen door hogere vaste lasten per persoon.

Tegelijkertijd raakten stedelijke economieën in een crisis door de overgang van de industriële massaproductie naar een diensteneconomie. Fabrieken sloten hun poorten, trokken naar lagelonenlanden of gingen failliet. Deze structuurverandering leidde in de steden tot een tweede contractie: verlies van arbeidsplaatsen. Tussen 1970 en 1985 verloor Rotterdam meer dan 30.000 arbeidsplaatsen. In de Amsterdamse binnenstad is het aantal arbeidsplaatsen tussen 1960 en 1985 gehalveerd tot 80.000. De dienstensector groeide harder in de stedelijke middenzone Breda–Den Bosch–Arnhem–Zwolle dan in de Randstad, terwijl tweederde van de immigranten tussen 1975 en 1985 in de

Randstad neerstreek, van wie de helft in de vier grote steden (Van der Cammen & De Klerk, 1986).

De verhouding tussen economische groei en bevolkingsgroei werd ontkoppeld door een gloednieuwe nationale verstedelijkingspolitiek (figuur 4) waarin (1) de staat bepaalde waar (massa) woningbouw werd toegestaan; (2) het verstedelijkingsbeleid zowel de samenklontering van grootstedelijke conurbaties (sociaal onwenselijk) als spontane suburbanisatie (ruimtelijk onwenselijk) tegenging en (3) de innige band tussen werkgelegenheidscentra en bestaanszekerheid lossen werd door de invoering van een egalitair sociaal verzekeringsstelsel dat ongeacht de woonplaats een minimum arbeidsloos inkomen garandeert.

Figuur 4: Evolutionaire beleidscanon verstedelijking 1960-2010

1. Rechvaardige verdeling van welvaart: van gelijkheid naar lichte differentiatie
2. Van gebundelde deconcentratie naar compacte verstedelijking
3. Behoud milieudifferentiatie stad-land
4. Behoud en herstel natuurgebieden en open cultuurlandschappen (polders)
5. Gebalanceerde woonwerkrelaties in (groot)stedelijke regio's en netwerken
6. Schaalvergroting voorzieningen tot kwaliteitsverhoging en betere bereikbaarheid
7. Behoud van uitbreidend historisch erfgoed
8. Van zuinig ruimtegebruik en hergebruik naar duurzame stedenbouw

De ontkoppeling van economische groei en bevolkingsgroei kreeg gestalte in de aanleg van nieuwe (slaap)steden en de toegelaten suburbane kernen, waarheen veel gezinnen met kinderen verhuisden. Dit selectieve

vertrek uit de steden ging gepaard met een selectieve vestiging van alleenstaanden en immigranten. Met regionale groeiverschillen werd wel rekening gehouden, maar die werden ondergeschikt gemaakt aan politieke doelen zoals indamming van grootstedelijke groei en spontane suburbanisatie en de ontlasting van de Randstad. Geholpen door een stijgende welvaarts groei en automobilititeit, resulteerde dit in een wezenlijke schaalvergroting van de stad naar stadsgewest tot stedelijke regio. De verstedelijking was object van een egaliserende nationale politiek geworden, waarop rond 1990 terug werd gekomen.

2010: Boogie Woogie stad

Omstreeks 2000, drie decennia na de industriële crisis, is de stad als stedelijke regio aangepast aan haar vernieuwde, postindustriële bestaanswijze. De dominanten daarvan zijn een complexe en veelschalige, cultureel en consumptief georiënteerde diensteneconomie en een sterk gelaagde regionale arbeidsmarkt die steeds meer hooggeschoolden verlangt en flexibele arbeid biedt. De regionale stad als site die deze bestaanswijze accommodeert, reikt tot voorbij de fysieke grenzen van haar landelijke woonkernen. In de vier grootstedelijke regio's, waarin een kwart van de bevolking woont, wordt ongeveer dertig procent van het BBP geproduceerd, een aandeel dat langzaam stijgt.

De stad van nu is een stedelijke regio geworden die uit tal van gespecialiseerde ruimtes bestaat, waaronder de oude kernstad als speciale concentratie van hoogwaardige maatschappelijke functies, bijvoorbeeld universiteiten. Ruimtelijke specialisatie, outsourcing en sociale segregatie volgen het economische innovatieproces van creatieve

destructie dat zich ook als een sociaal proces voltrekt. De jongste loot aan de aanpassing van de site is de ontwikkeling van stedelijke zones, zoals de kennis Amsterdam–Eindhoven met naar verhouding veel overheidsinvesteringen in Amsterdam (universiteiten, tal van landelijke wetenschappelijke centra) en particuliere, industriële investeringen in Eindhoven.

5.0: opwerkingsfabriek van kennis en informatie

De stad, door Melvin Webber (1964) tot communicatieknooppunt uitgeroepen, is in 2010 een opwerkingsfabriek van kennis en informatie geworden op basis van sociaal en intellectueel kapitaal, gebaat bij een hoge kennis- en informatiedichtheid. De toenemend kosmopolitische bevolkingssamenstelling maakt het treffende begrip interculturele communicatie van Theuws hierop zonder meer van toepassing. De stadsgeschiedenissen van Silicon Valley, van de Hanzesteden, van Amsterdam in 1650 of de huidige Nederlandse steden (Marlet, 2009) zingen steeds hetzelfde succeslied: een hoge graad van toegankelijkheid van hoogwaardige kennisbanen, een open cultuur van kennisuitwisseling en -organisatie behoren tot de belangrijkste groeivoorzaken. Topopleidingen en een op kennisuitwisseling afgestemd immigratiebeleid horen daarbij (Boomkens e.a., 1997; Pagel, 1983; Marlet, 2009).

Een van de belangrijkste stadsfuncties is die van opleidings- en vormingsmilieu voor jonge mensen. Zij vergaren hun kenniskapitaal in de steden en blijven er in veel grotere mate weer werken en wonen dan een halve eeuw terug. Ze zijn langer ongebonden, doorgaans alleen wonend, in een singlefase die soms duurt tot midden

dertig. Geen andere omgeving dan de (hoog) stedelijke fungeert zo goed als roltrap van een loopbaan. Het toont opnieuw de band tussen de sociaaldemografische structuur en de aard van de stedelijke economie, straks vermoedelijk ook voor tal van actieve 65-plussers.

Er restten nu twee vragen: in welke richting ontwikkelt zich de bestaanswijze in de site Nederland–stedenland? En wat is de situatie van deze site? De toekomst is al begonnen zoals geschetst door Peter Drucker (2001); hier aangevuld met wat eigen waarnemingen: Ten eerste zal in 2050 nog menigeen rond zijn zeventigste jaar (in deeltijd) werken om haar/zijn (pensioen) koopkracht te handhaven. Als straks de norm voor de potentiële beroepsbevolking van 15-64 jaar wordt opgeschoven naar 15-70 jaar en de deelneming van vrouwen groeit nog door, dan blijft de beroepsbevolking op sterkte. Snel mee beginnen! Ten derde zal de vaste arbeidsplaats grotendeels verdwijnen. Om te beginnen zal de verhouding tussen vast en flexibel personeel van 4:1 nu naar 2:1 kruipen. In het Nederland van 2010 overtreft het aantal deeltijdbanen het aantal voltijdbanen; de verhouding arbeidsjaren/arbeitsplaatsen is 100:136; in 1990 nog 100:128. In de vierde plaats zal fossiele brandstof, de goedkope groei-brandstof van de afgelopen eeuw, milieuduur worden. Kennis is de brandstof van de eenentwintigste eeuw, en is aantrekkelijk door de goede beloning (circa vier tot vijf keer die van industriearbeid) en grote kansen op opwaartse sociale mobiliteit. De concurrentie groeit echter snel. Na de ruimtelijke outsourcing van administraties en callcenters vindt nu ook outsourcing plaats van juridisch advies van Londen naar India, dat in Londen 400 dollar per uur kost en in India 50 dollar (The Economist, 2010). Daarbij komt dat kennis dwars door grenzen

heengaat en een belangrijk migratie- en mobiliteitsmotief is geworden met een nieuwe vorm van migratie: de *transmigratie* van hooggeschoolde, internationaal georiënteerde migranten. Onze universiteiten en internationals profiteren er al van. Nu het bijpassende overheidsbeleid nog aanpassen. Ten slotte verdwijnt in de westerse economieën het onderscheid tussen industrie en diensten. Het huidige industriële verdienmodel draait om de verkoop van diensten die gekoppeld zijn aan industrieproducten, van mobieltjes tot een Harley-Davidson.

De geschetste maatschappelijke contouren zijn gebaat bij een stedelijke omgeving met hoogwaardige voorzieningen en lage transactiekosten. De trend in ruimtelijke aanpassingen zal in de komende decennia worden gevoed door een permanent streven naar verlaging van loon- en vooral transactiekosten in alle maatschappelijke sectoren. Dit traditionele economische voordeel van een hoge concentratie zou wel eens goed tot zijn recht kunnen komen in het huidige type Boogie Woogie stad met haar naar verhouding kleine afstanden en goede verbindingen. De additionele behoefte van de komende decennia aan bijvoorbeeld bedrijfsgebouwen en huizen kan daarin makkelijk worden ondergebracht zonder dat haar structuur wordt aangetast. De verbindingen zijn nu deels verstopt en kunnen veel efficiënter worden gebruikt door herallocatie van het 24-uursgebruik. Handhaving van de kwaliteit van publieke voorzieningen bij krimp lijkt goed mogelijk door de transactiekosten binnen organisaties te verlagen door schaalverkleining, bevrijding van bureaucratie leemlagen van management en uitroeiing van de 'controlitis'-epidemie.

Steden kunnen niet aantrekkelijk gehouden worden door nutteloze bestrijdingsmiddelen tegen stagnatie, merkt Marlet (2009) in zijn recente proefschrift op. Het kopiëren van Silicon Valleykloons, bedrijfsacquisitie door gemeenten of bekabeling, het helpt niet. In Rotterdam lukt het al drie decennia niet om het medische complex van de Erasmus Universiteit te koppelen aan industriële bedrijvigheid ter plaatse. De medische faculteit is internationaal georiënteerd, terwijl in de plaatselijke industrie een traditie ontbreekt waarop kan worden aangesloten. Alleen economische revoluties, dat wil zeggen snelle en grootschalige toepassingen van nieuwe vindingen in een weinig geregelde en ontwikkelde economie vermag steden een nieuwe economische basis te verschaffen. In China en India schieten nu zulke steden uit de grond, zoals in Europa en Noord-Amerika in de negentiende eeuw.

De laatste zorg omtrent Nederland–stedenland is de situation. De research & development investeringen in Nederland liggen structureel 20 procent beneden het OECD-gemiddelde; van bedrijven zelfs 35 procent. Een OECD-survey beoordeelt het Nederlandse innovatievermogen – de succesvolle ontwikkeling en toepassing van kennis in nieuwe producten en processen – als middelmatig (OECD, 2010). En de situation? Nederland–stedenland ligt in een stagnerend Europa. Buurman Duitsland, de belangrijkste handelspartner, heeft een krimpende bevolking en het economisch zwaartepunt verschuift naar Azië. China en India tellen samen zes keer zoveel inwoners als Europa en ruim zeven keer zoveel als Noord-Amerika. Wil Nederland–stedenland kennisland zijn, dan moeten de investeringen in onderwijs en research & development als basis voor productiviteitsstijging substantieel omhoog.

Len de Klerk (l.a.deklerk@uva.nl) is emeritus hoogleraar algemene planologie aan de Universiteit van Amsterdam

Literatuur

- Boer, D.E.H. de (1988) 'Op weg naar volwassenheid. De ontwikkeling van productie en consumptie in de Hollandse en Zeeuwse steden in de dertiende eeuw', J.M. Baart e.a., *De Hollandse stad in de dertiende eeuw*. De Walburg Pers, Zutphen, p. 28-43
- Boomkens, R., B. van Delden, L. de Klerk, S. Musterd, H.S. Yap & R. van der Wouden (1997) *Stad zonder horizon. Stadspolitiek en stedelijke ontwikkeling in Nederland*. Van Genneep, Amsterdam
- Broek, L. van den & S. Boschman (2008) 'Bevolking grote steden gaat sterk veranderen', *Demos*, jg. 24, nr. 8, p. 1-4
- Bruford, W.H. (1967) 'Goethe's Weimar', A. Toynbee, *Cities of destiny*. Thames and Hudson, London, p. 88-102
- Cammen, H. van der & L.A. de Klerk (1986) *Ruimtelijke ordening: van plannen komen plannen*. Het Spectrum, Utrecht/Antwerpen
- Dillen, J.G. van (1970) *Van rijkdom en regenten. handboek tot de economische en sociale geschiedenis van Nederland tijdens de Republiek*. Martinus Nijhoff, 's-Gravenhage
- Drucker, P. (2001) 'The next society', *The Economist*, 3 november, p. 3-5
- Duin, C. van (2009) 'Bevolkingsprognose 2008-2050: naar 17,5 miljoen inwoners', *Bevolkingstrends*, 2009-1, p. 15-22
- W. Frijhoff en M. Spies (1999) *1650, Bevochten eendracht*. Sdu Uitgevers, Den Haag
- Garssen, J. & C. van Duin (2009) 'Alloctonenprognose 2008-2050: naar 5 miljoen alloctonen', *Bevolkingstrends*, jg. 2009-2, p. 14-21
- Horst, A. van der, L. Bettendorf, N. Draper, C. van Ewijk, R. de Mooy & H. ter Rele (2010) *Vergrijzing verdeeld. Toekomst van de Nederlandse overheidsfinanciën*. Centraal Planbureau, Den Haag
- Jansen, M. (1999) *De industriële ontwikkeling in Nederland 1800-1850*. NEHA, Amsterdam
- The Guardian (2010) *Fact file UK, part one population*, 24 april
- Jansen, H. (1988) 'Hollandse stadsstructuren in der dertiende eeuw', J.M. Baart e.a., *De Hollandse stad in de dertiende eeuw*. De Walburg Pers, Zutphen, p. 65-78
- Kieft, C. van de (1988) 'Perspectief van de Hollandse stad', J.M. Baart e.a., *De Hollandse stad in de dertiende eeuw*. De Walburg Pers, Zutphen, p. 113-120
- Klerk, L. de (2008) *De modernisering van de stad 1850-1914. De opkomst van de planmatige stadsontwikkeling in Nederland*. NAi uitgevers, Rotterdam
- Latten, J. & A. de Jong (2010) 'Veel verandering, weinig groei', *Demos*, jg. 21, nr. 1, p. 5-8
- Latten, J. (2010) 'Jonge senioren als reddende engel', *Het Financieele Dagblad*, 1 maart, p. 33-37
- Latten, J. & D. ter Steege (2010) 'Met twee snelheden de toekomst tegemoet', *Stedebouw & Ruimtelijke Ordening*, jg. 91, nr. 1, p. 19-23
- Leeuwen, N. van & W. Regeer (2008) 'Bevolkingskernen 2001-2006. Groei van dorpen, steden en agglomeraties', *Bevolkingstrends*, nr. 2, p. 66-75
- Lucassen, J. (red.) (2002) *Immigranten in Holland 1600-1800. Een kwantitatieve benadering*. Centrum voor de geschiedenis van Migranten, Amsterdam
- Marlet, G. (2009) *De aantrekkelijke stad. Moderne locatietheorieën en de aantrekkingskracht van Nederlandse steden*. VOC Uitgevers, Nijmegen
- OECD (2010) *OECD/IMHE Reviews of Higher Education in Regional and City Development: Amsterdam*. Peer Review Report, Paris
- Pagel, K. (1983) *Die Hanse*. Westermann, Braunschweig
- Prak, M. (2002) *Gouden eeuw. Het raadsel van de Republiek*. SUN, Nijmegen/Amsterdam
- Renes, H. (2008) 'De stad in het landschap', R. Rutte & H. van Engen, *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht*. Verloren, Hilversum, p. 15-46
- Rutte, R. (2008) 'Stadslandschappen. Een overzicht van de stadswording in Nederland van de elfde tot de vijftiende eeuw', R. Rutte & H. van Engen, *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht*. Verloren, Hilversum, p. 143-170
- Schoor, A. van der (1999) *Stad in aanwas. Geschiedenis van Rotterdam tot 1813*. Waanders, Zwolle
- The Economist (2009) *A survey of ageing populations: a slow-burning fuse*, 27 juni, p. 1-16
- The Economist (2010) *The world upside down: a special report on innovation in emerging markets*, 17 april, p. 1-16
- Theuws, F. (2008) 'Drie modellen voor de ontwikkeling van het middeleeuwse Maastricht', R. Rutte & H. van Engen, *Stadswording in de Nederlanden. Op zoek naar overzicht*. Verloren, Hilversum, p. 87-122
- Webber, M.M. (1964) 'The urban place and the nonplace urban realm', M.M. Webber, J.W. Dyckmann, D.L. Foley, A.Z. Guttenberg, W.L.C. Wheaton & C. Bauer Wurster, *Explorations into Urban Structure*. University of Pennsylvania Press, Philadelphia, PA, p. 79-153
- Wintershoven, L. (2000) *Demografisch eeuwoek Amsterdam: ontwikkelingen tussen 1900 en 2000*. Dienst Ruimtelijke Ordening, Amsterdam
- Zanden, J.L. van & T. de Moor (2008) 'Mensen en economie in de Gouden Eeuw', *Leidschrift*, jg. 23, nr. 2, p. 16-26