



University of Dundee

Het metropolitaan bewustzijn van Liverpool

Lloyd, MG; Peel, Deborah

Published in:

Rooilijn: Tijdschrift voor Wetenschap en Beleid in de Ruimtelijke Ordening

Publication date:

2009

Document Version

Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link to publication in Discovery Research Portal](#)

Citation for published version (APA):

Lloyd, MG., & Peel, D. (2009). Het metropolitaan bewustzijn van Liverpool: De belemmeringen en kansen voor de ontwikkeling van een nieuwe stedelijk-regionale identiteit. *Rooilijn: Tijdschrift voor Wetenschap en Beleid in de Ruimtelijke Ordening*, 42(2), 122-127.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in Discovery Research Portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from Discovery Research Portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain.
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Rooilijn

Tijdschrift voor wetenschap en beleid in de ruimtelijke ordening

Stelling

Ton Hooijmaijers en
Maarten van Poelgeest

Achtergrond

Naar een metropolitaan
bewustzijn

Nieuwe visie op de
zuidelijke regio van
Luxemburg

Stedelijk leven in het
nieuwe China

Wat maakt een
metropool?

InBeeld

Stad voor Straks.
een klimaatvriendelijke
metropool

Interview

Metropoolregio
is geen geheim
genootschap in
achterkamertjes

Het metropolitaan
bewustzijn van
Liverpool

Planninginnovaties in
het Rijn-Ruhrgebied?

Proces, vorm
en ambitie in
Amsterdam

Colofon

Uitgever

Rooilijn is een uitgave van de Faculteit der Maatschappij en Gedragwetenschappen, Afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies van de Universiteit van Amsterdam.

Bureauredactie en administratie

Rooilijn

Nieuwe Prinsengracht 130
1018 VZ Amsterdam
Telefoon: 020 525 4365
Telefax: 020 525 4051
Email: info@rooilijn.nl
Internet: www.rooilijn.nl

Kopij

De redactie stelt spontane toezending van voorstellen voor artikelen op prijs. Auteursrichtlijnen treft u aan op www.rooilijn.nl of kunnen worden opgevraagd bij de bureauredactie.

Advertenties

Tarieven kunnen worden opgevraagd bij de bureauredactie.

Prijzen jaarabonnement 2009

40,00 euro voor particulieren

64,00 euro voor instellingen

26,50 euro voor studenten

Prijs los nummer

7,50 euro exclusief verzendkosten

Abonnementen worden jaarlijks stilzwijgend verlengd, tenzij uiterlijk vóór 1 november schriftelijk is opgezegd.

Rooilijn

Jg. 42 / Nr. 2 / 2009

Oplage: 1750

ISSN 13802860

Redactie

Bart Sleutjes (eind- en beeldredacteur),
Arend Jonkman (bureauredacteur),
Maarten Rotschafer (penningmeester),
Manuel Aalbers, Jelle Adamse, Niels Al, Raffael Argiolu, Wilma Bakker, Els Beukers, Marjolein Blaauboer, Margot Deerenberg, Sebastian Dembski, Albertine van Diepen, Mendel Giezen, Joram Grünfeld, Nadav Haran, Eva Heinen, Carla Huisman, Robert Kloosterman, Femke Kloppenburg, Melika Levelt, Sabine Meier, Renee Nycolaas, Olivia Somsen, Ineke Teijmant, Thijs Terpstra, Frans Thissen, Thijs Turel, Els Veldhuizen, Rick Vermeulen, Samantha Volgers, Clémentine Vooren, Hilde van Wijk, Michel van Wijk

Rechten

© Auteurs en Universiteit van Amsterdam, Afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies.

Deze uitgave heeft geen commercieel oogmerk. Getracht is alle rechthebbenden te achterhalen. Diegenen die menen alsnog aanspraak te kunnen doen op gelden worden verzocht contact op te nemen met de redactie.

Artikelen uit Rooilijn mogen niet worden verveelvoudigd, opgeslagen of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.

Ontwerp en productie

LandofPlenty (Antoin Buissink)

Fotografie

Alle fotografie door Marcel Heemskerck tenzij anders vermeld.

Drukwerk

Dékavé, Alkmaar

Dit nummer is mede tot stand gekomen door financiële steun van de Provincie Noord-Holland.

Metropoolregio Amsterdam

Dit nummer van Rooilijn staat in het teken van de Metropoolregio Amsterdam in internationaal perspectief. In de Metropoolregio Amsterdam spelen in meer of mindere mate dezelfde vraagstukken als in andere metropolitane gebieden in de wereld. Er wordt bekeken hoe internationaal met deze vraagstukken wordt omgegaan. Er is aandacht voor de ruimtelijke vraagstukken en ontwikkelingen in de metropolitane regio's van Luxemburg, Guangzhou (China), Liverpool en het Rijn-Ruhrgebied. In elk artikel komt het vraagstuk aan de orde wanneer een gebied of regio metropolitaan genoemd kan worden. Het achtergrondartikel van Leonie Janssen-Jansen geeft een overzicht van de begrippen metropool, metropoolvorming en metropolitaan bewustzijn. Kenmerk van een metropool zijn de functionele verbanden en flexibele samenwerkingbenadering, in tegenstelling tot stadsregio's en stedelijke agglomeraties, waarin bestuurlijke grenzen een belangrijke rol spelen.

In de metropolitane regio's die in dit nummer worden belicht is de problematiek telkens anders. Zo is de stedelijke regio van Guangzhou in de afgelopen 25 jaar zo explosief gegroeid (van circa 5 naar 12 miljoen inwoners) dat de eens zo sterke sociale netwerken op wijkniveau in korte tijd grotendeels zijn verdwenen. Toenemende criminaliteit en een afnemend 'burenvertrouwen' domineren de stedelijke problematiek. In het Rijn-Ruhrgebied is de problematiek van een andere orde. Het gebied is één van de grootste stedelijke regio's van Europa met 11 miljoen inwoners. In het gebied liggen meerdere grote steden, waaronder Keulen en Düsseldorf, maar geen enkele is dominant. Met name het van bovenaf opgelegde concept van de metropolitane regio had weinig werking. Met culturele (en hier dus ook functionele) programma's werd echter veel bereikt op het regionale niveau, waardoor het gebied als geheel op de kaart is gezet. Het binnenhalen van de titel Culturele Hoofdstad van Europa 2010 voor het Ruhrgebied is een bekroning hiervan.

Programmamanager Metropoolregio Amsterdam voor provincie Noord-Holland, Kees Joustra, beaamt het belang om samenwerking op regionaal niveau vanuit de opgaven te realiseren. De voorzitter en vice-voorzitter van de Bestuurlijke Kerngroep Metropoolregio Amsterdam reageren op een stelling over het formaliseren van de regionale bestuurslaag.

Mede door financiële steun van de provincie Noord-Holland heeft Rooilijn dit nummer kunnen maken. Op deze plek wil Rooilijn de provincie bedanken.

Annemarie Maarse

Hoofdredacteur Rooilijn (annemarie@rooilijn.nl)



Amsterdam Metrooolregio

Inhoud

82 Stelling

Metropoolvorming betekent het einde van de formele overheid die wordt vervangen door governance

Ton Hooijmaijers en Maarten van Poelgeest

84 Achtergrond

Naar een metropolitaan bewustzijn

Past de ambitie een volwaardige Europese Metropool te worden bij de metropoolregio Amsterdam?
Leonie Janssen-Jansen

92 Nieuwe visie op de zuidelijke regio van Luxemburg

Metaforen als instrument voor metropolitane planning
Henrik Schultz en Ursula Stein

100 Stedelijk leven in het nieuwe China

De snele transformatie van het Chinese Guangzhou verandert de sociale betekenis van oude stads wijken
Arjan Hazelzet en Bart Wissink

106 Wat maakt een metropool?

Uitgaande van de actieradius van de metropoolbewoners kunnen moedeloze non-plekken in het metropolitane landschap tegengewerkt worden
Wigger Verschoor

112 InBeeld

Stad voor Straks, een klimaatvriendelijke metropool

122 Het metropolitaan bewustzijn van Liverpool

De belemmeringen en kansen voor de ontwikkeling van een nieuwe stedelijk-regionale identiteit
Greg Lloyd en Deborah Peel

128 Planninginnovaties in het Rijn-Ruhrgebied?

Twee voorbeelden uit deze regio laten zien hoe wel en hoe niet om te gaan met metropoolvorming, instituties en de institutionele context
Sebastian Dembski

136 Proces, vorm en ambitie in Amsterdam

De Amsterdam Metropolitan Area richt zich op internationale oriëntatie en regionale integratie
Rick Vermeulen en Eric van der Kooij

142 Interview

Metropoolregio is geen geheim genootschap in achterkamertjes

Interview met Kees Joustra
Samantha Volgers en Michel van Wijk

146 Recensies

> Macht en onmacht op de Heuvelrug
Zo werkt dat hier niet. Gevestigden en buitenstaanders in nieuwe sociale en ruimtelijke kaders
Henk de Feijter

> Achter de schermen van de hyperversedelijking in China
The Concrete Dragon. China's urban revolution and what it means for the world
Thomas Straatemeier

149 Signalement

> Vinex atlas

150 Column Evolutie

O. Naphta

Stelling

Metropoolvorming betekent het einde van de door governance

Ton Hooijmaijers

Zonder formele structuren zou de Metropoolregio Amsterdam (MRA) niet bestaan. Alle betrokken overheden, rijk, provincies én gemeenten, hebben eigen verantwoordelijkheden en wettelijke taken in dit gebied. Deze formele structuren nodigen uit tot noodzakelijk informeel overleg. In die informele sfeer wordt de basis gelegd voor een goede samenwerking. Het zijn nog altijd mensen en niet abstracties, zoals overheden, die bepalend zijn voor de manier waarop wordt samengewerkt. Zoals in iedere menselijke relatie is vertrouwen het sleutelwoord voor een goede samenwerking. Zelfs als je het niet altijd met elkaar eens bent of misschien zelfs juist dan. Door vol vertrouwen uit te spreken waar je niet tevreden over bent, of waar jouw achterban andere belangen heeft, leg je de basis om tot een oplossing te komen.

Om als regio sterk te staan is het van wezenlijk belang met elkaar op te trekken en een eenduidig antwoord te kunnen geven op de eisen en wensen van het Rijk ten aanzien van bijvoorbeeld infrastructuur of woningbouw. Daaraan ligt een gezamenlijke visie voor de regio ten grondslag. Ieder voor zich leidt slechts tot gebrekkige samenhang. Interne concurrentie, of liever gezegd competentiestrijd, draagt niet bij aan het concurrentievermogen van de regio en leidt niet tot dat extra beetje dat nodig is om verschil te maken.

De uitdaging van de betrokken overheden in de regio was het vinden van een geschikte organisatorische praktijk. Die is gevonden in het open proces met alle betrokken partijen. Conferentie op conferentie leidde tot hoge samenhang en een integraal karakter van de opgaven. Het gezamenlijk oppakken van de opgaven maakte het mogelijk om strategische ruimtelijke keuzes te maken

en deelnemers hieraan te binden. Het natuurlijke ontstaan en de organische groei van de MRA geeft haar pragmatische aard weer. Institutionalisering van de MRA door haar kenmerken te geven van een formele organisatie, zoals een programmabureau met een programmadirectie en een formeel bestuur, bedreigt naar mijn mening de flexibiliteit en slagkracht van het samenwerkingsverband.

Daarnaast bestaat er geen informeel zonder formeel. Zonder de zekerheid van een eigen besluitvormingsstructuur en diverse vormen van doorzettingsmacht op de achtergrond is er geen basis om informeel samen te werken. Er is een noodzaak terug te koppelen naar de eigen achterban en verantwoording af te leggen. Daarbij komt het belang om uitgewerkte visies en gemaakte afspraken formeel en binnen wettelijk gestelde kaders vast te leggen, om zo te waarborgen dat ook op de langere termijn de samen uitgestippelde koers wordt gevaren. Zolang onder de informele samenwerkingslaag een formele laag ligt, is er legitimiteit.

Het mooie van deze tweeslag is dat effectief ingespeeld kan worden op wijzigende omstandigheden en invalshoeken, zonder dat ingewikkelde discussies over de organisatie gevoerd hoeven te worden. De formele laag (de drie bestuurslagen à la de liberaal Thorbecke) is een blijvend fundament en het informele samengaan in de regio kan vloeiend worden aangepast aan de actuele vraag.

Ton Hooijmaijers (e-mailadres) is Gedeputeerde Ruimtelijke Ordening van de provincie Noord-Holland en vice voorzitter Bestuurlijke Kerngroep Metropoolregio Amsterdam.

formele overheid die wordt vervangen

Maarten van Poelgeest

Governance is in de Metropoolregio Amsterdam zeer succesvol. De metropoolregio kent geen overkoepelende bestuurslaag. Door een goede samenwerking tussen de verschillende overheden in wat voorheen de Noordvleugel heette, is er op basis van governance overeenstemming bereikt over de ambities van de metropoolregio. Dit gebeurt zonder vaste spelregels, hiërarchie en begrenzingen. De formele overheid is op die manier in staat de buitenwereld binnen te halen en de schotten tussen besturen onderling en tussen bestuur en ambtenarij te slechten. Governance zorgt daarbij dat overheden boven zichzelf uitstijgen en tot gemeenschappelijke afspraken komen.

Het schaalniveau van de metropool biedt de mogelijkheid wensen en opgaven te formuleren die ten goede komen aan de hele regio en de samenhang en binding hierin versterken. Naast het bereiken van samenhang worden de verschillende partners ook uitgedaagd om als onderdeel van de metropool een eigen identiteit en mogelijke specialisatie te onderzoeken. Hierdoor wint de regio aan economische en sociale slagkracht. Tastbare resultaten zijn de toekomstvisie Noordvleugel 2040 en de ontstane samenwerking bij het maken van afspraken met het Rijk over bijvoorbeeld infrastructuur en verstedelijking.

Governance werkt bij het bepalen van gemeenschappelijke ambities. Echter bij afdwingen, verbieden en normen stellen wordt het moeilijker. De eerste proef die zich voordeed was de noodzakelijke beperking van het bouwprogramma voor kantoren, gezien de grote leegstand. Daartoe is in 2006 een apart platform (Plabeka) gestart en zijn beperkingen zonder al te veel omhaal regiobreed geaccepteerd. De Metropoolregio Amsterdam nadert nu

een fase waarin dat meer moet gaan gebeuren, zoals het locatiebeleid. Wat wordt wel en wat wordt niet ontwikkeld, wordt overal gekozen voor verdichting, welke OV-lijnen gaan we als eerste maken?

De kunst is om, zolang er nog geen rechtstreeks gekozen metropoolbestuur is, op basis van governance vehikels te creëren waarin de gedeelde belangen ook echt gedeeld worden. Een goed voorbeeld van zo'n vorm van governance is de Schiphol Area Development Company (SADC). Dit samenwerkingsverband van de provincie Noord-Holland, Gemeente Amsterdam, Gemeente Haarlemmermeer en Schiphol Group heeft als primaire taak het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Schipholregio. Hiertoe verwerft SADC zelf, of in samenwerking met partners, gronden in de Schipholregio die zij ontwikkelt tot bedrijventerreinen of kantoorlocaties.

De moderne samenleving is een netwerksamenleving. Governance hoort bij deze moderne complexe samenleving. Om op het regionale schaalniveau succesvol te zijn is het ook voor de overheid nodig in netwerken te opereren. Governance zal dan ook in de toekomst een rol blijven spelen bij het waarmaken van de metropolitane ambities. Voorwaarde is en blijft een door alle partners gedeeld belang en gevoel van urgentie. *Governance* is daarbij een voorfase en een aanvulling op *government*. De formele overheid blijft een belangrijke rol hebben in de koersbepaling, onder meer via structuurvisies, en uiteraard het bevoegde gezag voor besluitvorming en daarmee de feitelijke verankering.

Maarten van Poelgeest (e-mailadres) is voorzitter Bestuurlijke Kerngroep Metropoolregio Amsterdam.

Naar een metropolitaan bewustzijn

Leonie Janssen-Jansen

Sinds de introductie van de Metropoolregio Amsterdam staan de begrippen metropool en metropoolvorming opnieuw volop in de aandacht. De netwerkstad Noordvleugel moet uitgroeien tot volwaardige Europese metropool, aldus het ontwikkelingsbeeld Metropoolregio Amsterdam 2040. Maar wat is een metropool? En hoe maakbaar is deze? Metropolen zijn vaak lastig af te bakenen en zeer dynamisch, wat planningsinnovaties op dit niveau lastig maakt. Ervaringen in verschillende andere landen laten dan ook zien dat het ontstaan van een metropolitaan bewustzijn niet vanzelfsprekend is.



De fimset van *Metropolis* (Fritz Lang, 1927), schetst een toekomstbeeld van het jaar 2026

Achtergrond

Niet alleen in Nederland, maar ook in andere landen heeft het woord metropolis een sterk imago. Vanuit de gedachte dat steden, in hun ruimtelijk beperkte vorm, het bereik en beleids capaciteit missen om gemeentegrensoverschrijdende issues effectief aan te pakken, wordt ingezet op het niveau van de metropool. Ook in een steeds meer mondialiserende economie lijkt de status van metropool aantrekkelijk en wellicht zelfs een noodzaak. Metropolis is daarmee een nieuw buzzwoord geworden.

Waar bij de definitie van stadsregio's en agglomeraties bestuurlijke grenzen een belangrijke rol spelen, staan bij een metropool de functionele verbanden centraal. In dit licht roept metropool dan ook nieuwe beelden, beleidsagenda's en planningskeuzen voor de grotere invloedssfeer van steden op. In sommige verstedelijkte gebieden leidt dit tot een metropolitane bewustzijn bij bestuurders, dat zich uit in intenties om als gehele regio ontwikkelingen te stimuleren en af te stemmen. Dit soort processen vindt vooral plaats in steden die veel economische groei doormaken en door economische, mobiliteit-, duurzaamheid- en leefbaarheidsvraagstukken, al dan niet geïnitieerd door bewoners, gedwongen worden over hun grenzen heen te kijken.

In het verleden zochten planners vaak naar patronen, grenzen en oplossingen, bijvoorbeeld door het opschalen van steden naar stadsregio's. Voor sommige regio's is dit zeer succesvol geweest. Maar over het algemeen zijn in regio's de pogingen tot een institutionele hervorming uitgeput en wordt gezocht naar een meer flexibele samenwerkbenadering. Het city regionalism schaal op naar het metropolisism. Maar wat is een metropool en hoe verkrijgt een stad de metropolis-status? In dit artikel wordt hier nader op ingegaan, waarbij niet alleen aandacht is voor de verschillende betekenissen van metropool en de relativiteit van dit begrip, maar ook voor vragen waarom verschillende verstedelijkte gebieden inzetten op dit concept en hoe, al dan niet, het metropolitane bewustzijn in deze steden groeit. Aansluitend bij de inzet van beleidsmakers in de regio Amsterdam om een metropool te

vormen, wordt vanuit ervaringen in andere steden gezocht hoe met de uitdagingen van metropolen kan worden omgegaan.

Het waarom van de metropool

Sinds de boeken van Castells (1996-1998) zijn stedelijke planners zich bewust dat de overgang van de industriële samenleving naar de netwerksamenleving niet alleen consequenties voor hen persoonlijk heeft, maar ook voor de stad. De hoge economische, technologische en sociaal-culturele dynamiek, die onderdeel is van de wereldomspannende netwerksamenleving, heeft zijn weerslag op de ruimtelijke inrichting. De stad staat niet meer op zichzelf. Voor tal van activiteiten, zoals wonen en vrijetijdsbesteding, is de stedelijke regio het belangrijkste referentiekader geworden. Bestuurders, planologen en stedenbouwkundigen houden zich steeds meer bezig met dit hogere schaalniveau. Dit niveau heeft vaak een heterarchische structuur; een flexibele structuur met verschillende subcentra die zich eenvoudig kan uitbreiden en voortdurend in beweging is. Dit in tegenstelling tot het meer traditionele stedelijk patroon, dat uitgaat van een vaste hiërarchie tussen centrum en periferie, vaak nog gebaseerd op middeleeuwse stadsstructuren. De heterarchische, kriskras structuur heeft onder andere ingrijpende gevolgen voor de ontwikkeling van functionele relaties en netwerken, waaronder de vervoerssystemen. Maar ook voor de arbeidsmarkt, recreatieactiviteiten en de huizenmarkt, met lang niet altijd positieve gevolgen voor de historische kern. In stedelijke regio's ontstaat zo een variëteit aan functionele netwerken, die zich vaak niet aan administratieve grenzen houden. Steden afzonderlijk bevatten slechts een fragment van deze netwerken, die op het niveau van de metropool samenkomen. Het niveau van de metropool lijkt het meest geschikte niveau voor effectief beleid, terwijl juist dit niveau gezien de snelheid van alle veranderingen onmogelijk is af te bakenen.

Tegelijkertijd is de rol van deze stedelijke regio's als gevolg van de genoemde dynamiek veranderd. In het licht van mondialisering en in Europa ook van de

Europese integratie wordt de kwaliteit van stedelijke regio's belangrijk geacht in de internationale concurrentie om bedrijfsinvesteringen (De Vries & Evers, 2008). Overheden in stedelijke regio's richten zich steeds meer op de verbetering van de regionale economie, de bereikbaarheid en de kwaliteit van de woon- en leefomgeving, om zo hoogwaardige dienstverlening te kunnen aantrekken (Florida, 2002). Clustering van economische activiteiten wordt gezien als een belangrijke voorwaarde voor economische vitaliteit van een gebied (Amin & Thrift, 2002). Tegelijkertijd is er veel aandacht voor het verbeteren van onderlinge verbindingen binnen stedelijke regio's. De gedachte hierachter is dat stedelijke regio's als geheel concurreren met andere stedelijke regio's. Hoewel het idee van de territoriale concurrentie in de literatuur wordt bekritiseerd (zie bijvoorbeeld Turok, 2005), blijft het idee van deze regionale concurrentie belangrijk in wetenschap en praktijk (Sieverts e.a., 2005). We zien dan ook dat veel steden, ondanks een vaak zeer verschillende lokale context, strategieën bedenken om om te gaan met de spanning tussen aan de ene kant de drang een concurrerende stad te zijn, door gebruik te maken van de concurrentievoordelen, en aan de andere kant te investeren in duurzaamheidvraagstukken, waaronder ook sociale en ecologische waarden. In het Nederlandse debat worden afwisselend de Randstad of de stadregio's binnen de Randstad gezien als drager van deze concurrentiepositie (Lambregts e.a., 2008), waarbij voor Amsterdam momenteel de metropoolregio centraal staat.

Amsterdams Metropoollabel

Onder de noemer van metropoolvorming is in de Amsterdamse regio veel aandacht voor de interne kwaliteit en bereikbaarheid van de stedelijke regio, om zo het vestigingsmilieu internationaal gezien te verbeteren. In het Noordvleugel-2040-rapport (2008, p. 4) wordt samengevat: "In een globaliserende economie concurreren niet alleen steeds internationaler opererende bedrijven, maar concurreren vooral ook stedelijk regio's met elkaar [...]. De beslissing waar een internationale onderneming zich vestigt (of waar zij blijft) is in

sterke mate afhankelijk van wat zo'n bedrijf in een regio aantreft: soort woonmilieus, kwaliteit aan personeel, niveau van verbindingen met andere gebieden [...] de mogelijkheden van de technologische infrastructuur, veelzijdige culturele voorzieningen, allerlei ontspanningsmogelijkheden en mooie natuur." Geconcludeerd wordt dat het hele pakket meespeelt "de sfeer, de traditie, de cultuur, de moderniteit, de dynamiek, het klimaat, het groen, het water. Niet de afzonderlijke gemeenten, maar de Noordvleugel als geheel heeft daarvoor de beste papieren". In het ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 worden vier impulsen voor metropoolvorming onderscheiden: stedelijke intensivering en transformatie, met aandacht voor evenwichtige ontwikkeling voor de assen; behoud binnenstedelijke werkgelegenheid en voldoende aanbod van bedrijfslocaties; verbeteren van de metropolitane bereikbaarheid (intern en extern); ontwikkeling van een metropolitaan landschap en het duurzaam en klimaatbestendig ontwikkelen van de metropoolregio (Metropoolregio Amsterdam, 2008). Dergelijke ambities zijn ook terug te vinden in andere steden en stedelijke regio's. Al wordt in het beleidsadvies van het Ruimtelijk Planbureau over de Randstad (De Vries & Evers, 2008, p. 20) geconcludeerd dat: "zaken als visievorming, strategische projecten en coalitievorming tussen overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties nog vooral een zaak zijn van individuele steden". Hoewel de uitdagingen dit stedelijke niveau vaak te boven gaan, blijkt het lastig om dergelijke strategieën op het metropolitane schaalniveau te formuleren en daar in regionale samenwerkingsverbanden vervolgens invulling aan te geven.

In de Amsterdamse regio is het besef van de regionale interdependentie, in relatie tot het versterken van de internationale concurrentiepositie van de stedelijke regio als geheel, sterk gegroeid. Dit begon met de Muiderslotconferentie in 2000. In de daarop volgende Noordvleugelconferenties werd steeds meer gewerkt aan groei van de metropolitane institutionele capaciteit, bijvoorbeeld bij het maken van afspraken over woningontwikkeling. Dit heeft uiteindelijk ook geleid tot de naamswijziging van het gebied tot

Metropoolregio Amsterdam. De naam zelf laat iets zien van het compromis tussen de metropool en de regio. In de Amsterdamse regio speelt de begrenzing tot de Noordvleugelgemeenten (op Almere na allen in de provincie Noord-Holland gelegen) nog steeds een belangrijke rol, waardoor bijvoorbeeld gemeenten in de provincie Utrecht, formeel geen deel uitmaken van de metropoolregio.

Internationaal gezien hebben ook andere stadsregio's zich herdoopt tot metropool. Het Greater Vancouver Regional District in Canada gaat sinds medio september 2007 als Metro Vancouver door het leven. In Duitsland gaan de grootste elf verstedelijkte gebieden sinds 1995 door het leven als Europese Metropolregionen (EMR). Alle naamswijzigingen komen voort uit het streven een duidelijker label te krijgen in de steeds meer mondialiserende economie. De voorzitter van Metro Vancouver, Lois Jackson, antwoordde op de vraag naar het waarom van de naamsverandering: "It has to do with a world-view of the name. Going to different places internationally, especially with the Olympics coming upon us, you talk to somebody about being the chair or vice-chair of the Greater Vancouver Regional District in British Columbia, Canada, people had no idea what that was. But when you say 'we're from metropolitan Vancouver', people understand what metropolitan London, metropolitan New York is like". Ook Amsterdam Metropolitan Area geeft veel duidelijker aan waar het omgaat dan de Noordvleugel en North Wing. Deze naamswijziging is niet alleen een marketinginstrument, maar is met name gericht op meer interne regionale samenhang met het doel de concurrentiepositie te verbeteren. Voor Amsterdam wordt verbetering van de samenhang en concurrentiepositie onder de noemer metropoolvorming geschaard, waarbij in het bijzonder de ruimtelijke weerslag centraal staat. De oude Noordvleugelgrenzen blijven daarbij doorslaggevend, hoewel op het kaartbeeld voor 2040 heel expliciet ook een relatie is gelegd met de invloedssfeer van de metropool.

Moederstad

Ondanks het veelvuldige gebruik van de term, blijft het voor velen onduidelijk wat metropool en metropoolvorming nu precies inhouden. In zijn oorspronkelijke Griekse betekenis van moederstad is een metropool een grote stad, met een economisch, politiek en cultureel dominante positie in een regio, gekenmerkt door een grote concentratie van functies en activiteiten. Internationaal gezien zijn er inmiddels verschillende definities voor metropolen, die ook nog eens dynamisch zijn in de tijd. Een metropool hoeft nog niet meteen een wereldstad te zijn. Een wereldstad is nog niet meteen een global city. Als metropolen aan elkaar groeien, spreken we van een megalopolis (letterlijk vertaald: Grote Stad, ook wel conurbatie).

Het concept metropool is een relatief concept, waar geen strikte kwantiteitsgrenzen voor bestaan. Waarbij stedelijke concepten als stad, megastad (meer dan tien miljoen inwoners) en hyperstad (meer dan twintig miljoen inwoners). In administratieve of kwantitatieve termen. Duidelijk is wat ermee bedoeld wordt door de harde, maar overigens in de tijd wel dynamische, grenzen die de Verenigde Naties daaraan stellen, blijft dat vaag bij de meer relatieve stedelijke concepten van metropool, megalopolis, wereldstad en mondiale stad. Elk land definieert zelf haar metropolen. Canada stelt als ondergrens dat de kernstad minimaal honderduizend inwoners moet hebben, resulterend in zes metropolen: Toronto, Montreal, Vancouver, Ottawa, Calgary en Edmonton (Statistics Canada, 2002). India classificeerde tot enkele jaren geleden steden als metropolitan city als het aantal inwoners groter was dan een miljoen (Shaw, 1999). Nadat ruim veertig metropolen waren ontstaan, is deze grens verschoven naar vijf miljoen, waardoor ook India intussen zes metropolen kent: Delhi, Mumbai, Chennai, Kolkata, Bangalore en Hyderabad (The Hindu, 2007). In de Verenigde Staten krijgt een gebied het label Metropolitan Statistical Area (MSA) als er meer dan vijftigduizend inwoners zijn (US Census Bureau, 2005). De VS kent bijna vierhonderd van deze MSA's. De Duitse Europese Metropolregionen (EMR) zijn heel normatief vastge-

steld, waarbij vooral ook de symboolfunctie belangrijk was. De grootte en omvang van de Metropolregionen liep zeer uiteen (van 2,3 tot 11,6 miljoen inwoners). Sinds 2005 is in Duitsland, elke stad waar in de kernstad meer dan 400.000 mensen wonen een EMR.

De in 1984 opgerichte Metropolis-associatie, the World Association of Major Metropolises, vertegenwoordigt wereldwijd ruim negentig aangemelde metropolen. Zij definiëren een metropool als de agglomeratie meer dan een miljoen inwoners telt. Ook de Verenigde Naties gebruiken deze definitie van metropool. Het netwerk voor Europese metropolitane regio's en gebieden (Metrex) definieerde in 1996 EU-metropoolregio's als agglomeratie met meer dan vijfhonderd duizend inwoners.

Kortom, voor wat betreft de omvang van de bevolking loopt de definitie van een metropool nogal uiteen. Een metropool lijkt vooral een proces en een construct waarin verschillende waarden en functies doorklinken. Een metropool is een machtscentrum, een centrum van innovatie, een gateway voor uitwisseling, een plaats waar een iconisch symbolisme bestaat en waarin in toenemende mate een balans gezocht wordt tussen (economische) duurzaamheid en de internationale concurrentiepositie. Afhankelijk van de gekozen criteria kan elke stad zich metropool noemen. De vraag 'hoe [...] de netwerkregio Noordvleugel zich [kan] ontwikkelen tot een Europese metropool in 2040' uit het Ontwikkelingsbeeld (Metropoolregio Amsterdam, 2008) komt in dit licht wat vreemd over en getuigt van onzekerheid over de positie van de Amsterdamse regio op het Europees stedelijke veld. Tegelijkertijd wordt in het rapport de kracht van de Noordvleugel in de Nederlandse economie en de grote naam en reputatie van Amsterdam in de wereld geprezen en wordt erkend dat Amsterdam een world city en zelfs een global city is, de 'taxonomy of leading cities in globalisation' van Peter Taylor (2005) volgend. Amsterdam valt hier in de categorie opkomende wereldsteden. Waarom zou het dan geen metropool zijn en aan metropoolvorming moeten doen?

Metropolitane maakbaarheid?

De vraag is of en zo ja, hoe actief een metropool gevormd kan worden? Veel van de ontwikkelingen, die met de voortdurende transformatie van steden te maken hebben, overkomen stedelijke gebieden. Trends als de mondialisering van de economie en de technologische veranderingen, de dynamiek van de bevolking, sociale ongelijkheid en sociaal-culturele fragmentatie, klimaatverandering en uitputting van natuurlijke hulpbronnen vormen vooral een context voor metropolen. Ze dragen bij aan de vorming en vergroting hiervan maar zijn niet actief te beïnvloeden. In het licht hiervan lijkt Amsterdam met metropoolvorming vooral in te zetten op het vormen van een samenhangend stedelijk gebied, waarbij een gezamenlijke toekomstvisie leidend is voor het beleid van alle jurisdicties binnen de regio. Kelley (2007) spreekt in dit verband van de intentional city en definieert dit als volgt: "an intentional city defines a role for itself in the global network of cities and takes action to develop itself – physically, economically and socially – in light of that aspiration. It creatively responds to global trends and issues in a way that builds upon the city's particular strengths and further its identity and well-being."

De intentionele metropool Amsterdam wil zich profileren op de aspecten van diversiteit (zowel stedelijk, landschappelijk als functioneel) en duurzaamheid (in ieder geval energie, klimaat-bestendigheid en luchtkwaliteit) (Metropoolregio Amsterdam, 2008) en ziet daarvoor uitdagingen liggen in haar stedelijke intensiverings- en herstructureringsopgave, zoals de dreigende versnippering en verrommeling van het landelijke gebied, de achterblijvende interne en externe bereikbaarheid. Daarbij moet bedacht worden dat een concurrentiepositie altijd relatief is. Veranderingen in een positie zijn niet alleen afhankelijk van ontwikkelingen in het eigen gebied, maar ook in dat van de concurrenten.

Dé Nederlandse Metropool

De keuze voor het woord metropool leidde, in relatie tot de Deltametropool, al snel tot een interne discussie of de Metropoolregio Amsterdam wel dé metropool

van Nederland is. In 1998 ontstond in Nederland door zelfnominatie het concept Deltametropool, waarmee de ambitie om alle agglomeraties in de Randstad gezamenlijk te laten functioneren als één metropool weerspiegeld werd. De Randstad als green heart metropolis (7,3 miljoen inwoners) zou moeten kunnen concurreren met de grootste metropolen in de wereld. Dit concept is nooit goed van de grond gekomen (Lambregts e.a., 2008) en lijkt – als het aan de Amsterdamse beleidsmakers ligt – nu vervangen te worden door de blue heart metropolis.

Op de lijst van de *Metropolis Association*, gebaseerd op cijfers van de Verenigde Naties komen de agglomeraties van Amsterdam en Rotterdam voor. De Randstad of Deltametropool komt niet voor op deze lijst. Op dezelfde lijst worden de Duitse Steden in het Ruhr-gebied wel gegroepeerd in vijf metropolen: Rhein Main, Rhein-Neckar, Rhein-Ruhr Middle, Rhein-Ruhr North, Rhein-Ruhr South. De gekozen territoriale afbakening is dus van belang bij de indeling. Wie zoekt op het lijstje van de zestig grootste Europese metropolen op Wikipedia, waarbij vooral de dominante functie in een gebied centraal staat, vindt zowel de Randstad als de Brabantse stedenrij. Op de Engelstalige wiki werden tot voor kort Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Groningen, Maastricht, Rotterdam en Utrecht in het lijstje met West-Europese metropolen genoemd. Een half jaar later wordt alleen de Randstad en Maastricht, de laatste als onderdeel van de gegroepeerde Alma-metropool (Aachen, Liege, Maastricht), genoemd. Ook hierbij is gekeken naar de functie in de regio.

In Nederland wordt geregeld gediscussieerd over wat de Nederlandse metropool is (Haran & Janssen-Jansen, 2006) Het lijkt een eindeloze discussie te zijn, die alleen in ons eigen land relevant is, maar waardoor vooral veel energie weglekt. Internationaal gezien worden zowel de Randstad als ook de losse steden als metropool geteld (OECD, 2007). Is de relevante vraag dan ook niet veel meer wat voor een metropool de Amsterdamse regio is en zou willen of kunnen worden

om haar concurrentiepositie op het Europese stedelijke speelveld te behouden of te versterken. En is in dat licht het concept volwaardige Europese metropool wel goed gekozen?

Negatieve connotatie

Het concept metropool mag dan een sterk imago hebben in economische zin, in sociaal opzicht onderscheiden metropolen zich in negatieve zin, met relatief hoge werkloosheid en een groeiende sociale segregatie. Een bezoek aan Manhattan inspireerde de Duitse cineast, Fritz Lang tot het uitbrengen van de beroemde eerste science fiction film 'Metropolis' (1927). Deze 3,5 uur durende stille film laat het schrikbeeld van de metropool in 2026 zien: een anti-utopie, met een zeer gesegregerde samenleving met louter negatieve eigenschappen, waarin men beslist niet zou willen leven. Hoewel de film vooral sociale tegenstellingen aan de kaart stelt, is de setting in een metropool niet toevallig. Andere kenmerken van metropolen die zorgen voor een negatieve connotatie met het concept, zijn hoge huizenprijzen, congestie, vervuiling en het wegtrekken van mensen uit de stad.

Bestuurlijke gezien zijn metropolen vaak zeer gefragmenteerd als gevolg van de complexiteit van vraagstukken. De fragmentatie zorgt vervolgens voor nog meer complexiteit door onderlinge competitie en ondoorzichtigheid. Steden als London, Parijs en Milaan zijn belangrijke metropolen in Europa, maar of de levenskwaliteit in deze steden nastrevenswaardig is, is maar zeer de vraag. De oriëntatie van de metropool-regio op *the good metropolis project* waarbij ervaringen in London, New York, Tokyo en Moskou centraal staan, roept vraagtekens op. Zou de Metropoolregio wel de ambitie moeten willen hebben om zich te meten aan deze metropolen? Wat wil Amsterdam in deze rij van mega- en zelfs hypersteden, allen groter dan tien (of zelfs twintig) miljoen inwoners?

Vergelijkbare uitdagingen

Kijkend naar ontwikkelingen in andere middelgrote metropolen, zoals Liverpool, Stuttgart, Portland,

Seattle en Vancouver, valt op dat deze steden allen met vergelijkbare uitdagingen te maken hebben, maar dat in een andere vorm gieten dan de Amsterdamse regio. Waar Amsterdam niets liever wil dan een metropool worden en grote metropolitane ambities heeft, ziet Metro Portland zichzelf, daartoe aangezet door inwoners bij verkiezingen, juist als anti-metropool en wil zich daarmee onderscheiden van steden die vooral inzetten op metropolitanisering in de vorm van sterke (bevolkings)groei. Portland is door deze anti-metropolisstrategie op dit moment een van de meest populaire en leefbare steden in de Verenigde Staten. Hierdoor is de regio erg populair, met als gevolg meer druk op de ruimte. De regio kent, mede door het stadsregionale bestuur en het intensieve metropolitane overleg, veel afstemming om vooral een duurzame stad te worden. Bij dit metropolitane overleg is ook het deel van de metropool betrokken dat in een andere staat ligt. Ook in Stuttgart, Seattle en Vancouver staan het duurzaamheidsdiscours voorop, terwijl tegelijkertijd ook aandacht is voor de concurrentiepositie van de steden. In elk van de steden staat compacte ontwikkeling voorop, waarbij een balans gezocht wordt tussen het optimaal gebruik kunnen maken van de concurrentievoordelen en aandacht voor de leefbaarheid. Het metropolitane schaalniveau is daarbij de schaal waarop afwegingen worden gemaakt. Hierbij wordt ook steeds gezocht naar een nieuwe en goed werkzame institutionele balans in de regio, waarbij ook aandacht bestaat voor allocatievraagstukken. In steden als Portland en Stuttgart wordt het metropolitane bewustzijn, die zich in Portland juist uit in een anti-metropoolstrategie, steeds duidelijker. Metropolitaan bewustzijn is een uitdrukking van een proces dat voortkomt uit historische, culturele en sociale instituties, die de sleutel tot progressieve metropolitane ontwikkelingen vasthouden. Een strategie van een metropolitaan bewustzijn faciliteert een bottom up-benadering voor het bereiken van consensus tussen bestuurders onderling, of bewoners en bestuurders. Het zet sterk in op identiteitsvorming door inter-

actie tussen actoren onderling en discussie over de doelen voor de regio als geheel. Door het versterken van de institutionele capaciteit op het metropolitane niveau, zijn metropolitane uitdagingen wellicht beter aan te gaan. Stuttgart en Portland zetten hier in hun beleid sterk op in. In Milaan en Liverpool is daarentegen vooral aandacht voor het lokale niveau en is metropolitane *capacity building* ver te zoeken. Milaan heeft last van een zeer gebrekkige regionale samenwerking. Hoewel dit de economische groei niet lijkt te schaden, leidt dit wel tot weinig aandacht voor duurzaamheid. In Liverpool, ooit dankzij de haven een van de wereldsteden en een belangrijke metropool, is de economische uitgangspositie zo zwak, dat alle aandacht uitgaat naar binnenstedelijke herstructurering. Het metropolitane niveau lijkt (nog) een stap te ver. Zowel in Milaan als Liverpool lijkt opschalen naar een metropolitaan schaalniveau, door politieke strubbelingen en de noodzaak eerst een positief zelfbeeld te hervinden, belangrijker dan naar buiten te kijken. In deze steden zijn dan ook nauwelijks aanzetten tot een metropolitaan bewustzijn te vinden.

Naar een Metropoolregiobewustzijn?

Met het uitbrengen van het ontwikkelingsbeeld 2040 lijkt de Amsterdamse regio ambtelijk en bestuurlijk redelijk op een lijn te zitten. De vraag is hoe duurzaam deze relaties zijn en of de institutionele capaciteit op dit niveau voldoende is om het samenwerkingsdoel, namelijk een volwaardige Europese metropool worden, te laten prevaleren boven soms tegenstrijdige individuele belangen van de gemeenten, maatschappelijke organisaties, marktpartijen en inwoners. Met name de laatste twee categorieën zijn slechts summier betrokken geweest bij de totstandkoming van het ontwikkelingsbeeld. Het is dan ook onduidelijk in hoeverre het ontwikkelingsbeeld gedragen wordt door de regio. Ook is de vraag of de metropolitane visie zoals die er nu is wel een echte metropolitane visie is, omdat de begrenzing wellicht te beperkt is. De stap van visie naar projecten en vooral de afstemming daartussen is nog onduidelijk.

Ook is het nog maar de vraag hoe het bestuurders-bewustzijn een breed door de bevolking gedragen bewustzijn wordt.

Ervaringen uit Portland leren dat een vanuit de bevolking geïnstitutionaliseerde regionale entiteit niet per se de garantie geeft dat dit makkelijker gaat, maar het minimaliseert wel conflicten doordat er een stabiele regionale entiteit is die ook aan te spreken is. Stuttgart leert bijvoorbeeld dat politiek leiderschap ook zeer belangrijk is voor het komen tot een metropolitaan bewustzijn. De invloedsfeer van het politieke leiderschap zou moeten overeenkomen met de overlappende metropolitane netwerken. Hier, en dan met name richting Utrecht, ligt nog een belangrijke uitdaging in de metropoolregio. Dit alles doet natuurlijk niets af aan de inzet op meer publiek-publieke coproducties zoals we die nu kunnen waarnemen in Amsterdam, waarin verbetering van de kwaliteit van de regio centraal staat en een begin van een metropolitaan bewustzijn en misschien zelfs een metropolitane identiteit is te ontdekken.

Niet per se de naar huidige maatstaven te grote historische naam Amsterdam zou richting moeten geven aan zo'n metropolitane identiteit, maar juist de eigen kracht van de regio, de creativiteit, de cultuur en de levensstijl van de mensen. De regio is internationaal gezien al heel populair. Niet vanwege de historische dominantie van de stad, maar binnen- en buitenlanders komen er graag hoewel ze weten dat het niet de goedkoopste of meest verbonden metropool van de wereld is. Maar ze vinden het leuk omdat het Amsterdam is. Het metropolitane bewustzijn zou zich de komende jaren moeten vertalen naar concrete projecten en ambities. De metropoolregiomarketing-strategie lijkt een goede keus, maar uiteindelijk gaat het toch om de inhoud.

Leonie Janssen-Jansen (l.b.janssen-jansen@uva.nl) is universitair docent bij de afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies van de Universiteit van Amsterdam.

Literatuur

- Amin, A. & N. Thrift (2002) *Cities: Reimagining the Urban*. Polity Press, Cambridge
- Castells, M. (1996-1998) *The Rise of the Network Society, The Information Age: Economy, Society and Culture*. Vol. I-II. Blackwell, Cambridge
- Florida, R. (2002) *The rise of the creative class*. Basis Books, New York
- Haran, N. & L. Janssen-Jansen (2007) 'Nederland heeft maar één metropool en dat is de Randstad. Interview met Joost Schrijnen', *Rooilijn*, jg. 39, nr. 8, p. 478-481
- Kelley, G. (2007) *Challenges in Planning for the Intentional City: Casestudies from Portland and Amsterdam*, presentation during Masterclass Metropolitan Design, Amsterdam, 11-12 oktober
- Lambregts, B., L. Janssen-Jansen & N. Haran (2008) 'Effective Governance for Competitive Regions in Europe: The Difficult Case of the Randstad', *Geo Journal*, jg. 72, nr. 1-2, p. 45-57
- Metropoolregio Amsterdam (2008) *Metropoolregio Amsterdam. Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040*. Drukkerij van Amerongen, Amersfoort
- OECD (2007) *Territorial Reviews: Randstad Holland, The Netherlands*. OECD, Paris
- Shaw, A. (1999) 'The Planning and Development of New Bombay', *Modern Asian Studies*, jg. 33, nr. 4, p. 951-988
- Sieverts, T., M. Koch, U. Stein & M. Steinbusch (2005) *Zwischenstadt – Inzwischen Stadt? Entdecken, Begreifen, Verändern*. Müller + Busmann, Wuppertal
- Statistics Canada (2002) *Geographic Units: Census Metropolitan Area (CMA) and Census Agglomeration (CA)* 30 maart 2008, <http://www12.statcan.ca/english/census01/products/reference/dict/geo009.html>, 30-03-2008
- Taylor, P.J. (2005) 'Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban Nodes in Multiple Networks', *Urban Studies*, jg. 42, nr. 9, p. 1593-1608
- The Hindu (2007) *Hyderabad city gets A-1 Status*, 1 september
- Turok, I. (2005) 'Cities, competition and competitiveness. Identifying new connections', N. Buck, I. Gordon, A. Harding & I. Turok (red.), *Changing Cities. Rethinking Urban Competitiveness, Cohesion and Governance*, Palgrave, London, p. 242-264
- U.S. Census Bureau (2008) *Population Division, Population Distribution Branch*, U.S. Census Bureau, <http://...aboutmetro.html>, 30-03-2008
- Vries, J. de & D. Evers (2008) *Bestuur en Ruimte: de Randstad in internationaal perspectief*. Ruimtelijk Planbureau, Den Haag

Nieuwe visie op de zuidelijke regio van Luxemburg

Henrik Schultz en Ursula Stein



Figuur 1: "Bucht Differdange": Luxe woningbouw in een groene omgeving geven de blik op en toegang naar de grote recreatiegebieden op de nabij heuvels

Een grotere ruimtelijke samenhang zien, aanschouwelijk maken en hierover overeenstemming bereiken om een basis te scheppen voor planologisch en politiek handelen: dat is niet alleen het streven van grootstedelijke agglomeraties op wereldniveau, maar ook van de zuidelijke regio van het Groothertogdom Luxemburg. Metaforen kunnen een proces stroomlijnen. Op naar een ruimtelijke visie die laat zien wat gezamenlijk mogelijk en noodzakelijk is, met een maritiem beeld als metafoor.



Het niveau van de stedelijke regio wordt steeds belangrijker. De stedelijke regio is geëvolueerd van een functionele ruimte tot een levensruimte, waaraan soortgelijke, integrale kwaliteitseisen worden gesteld als van oudsher aan gemeenten. Daardoor wordt levenskwaliteit op regionaal niveau tot een harde vestigingsfactor in de concurrentie om kennis, jongeren en koopkracht. Traditioneel gezien is de regionale planning verantwoordelijk voor het regionale niveau. Ze is gericht op het functioneren van de infrastructuur, de waarborging van de regionale open ruimte, de beschikbaarstelling van grond en een hiërarchische ordening van publieke voorzieningen. De ervaring van de afgelopen decennia leert echter dat planologische besluitvorming niet altijd vooraf al te bepalen is in overkoepelende plannen. Daarvoor zijn met name twee redenen te noemen. Ten eerste roepen plannen die top-down ontstaan bij de betrokken gemeenten vaak weerstand op, omdat ze blijk geven van een primaat op het gebied van regelgeving dat niet wordt geaccepteerd. Ten tweede is de ontwikkeling van de ruimte in pluralistische systemen georganiseerd, zoals in het transportindustriële, het productiegeoriënteerde en het agrarische systeem, en in het systeem van de productie van onderzoek en onderwijs. Elk van deze belangengebieden probeert de ontwikkeling van de stedelijke regio op zijn eigen manier te beïnvloeden.

Dat maakt een integraal regionaal beleid lastig (Sieverts, 2007).

Hoe kan men plannen die op intergemeentelijk niveau ontstaan en die de ontwikkelingskrachten willen bundelen, aantrekkelijker en zo effectief mogelijk maken? Sinds enkele jaren ontstaan er op intergemeentelijk niveau steeds meer vormen van planning die een dynamischer alternatief bieden voor de klassieke regionale planning. De nieuwe vormen kunnen worden omschreven als planologie van het *governance*-type. Kenmerkend is de bundeling van belangen en actoren, de nadruk op projecten, een bijzondere kijk op de open ruimte, veel aandacht voor communicatie en nieuwe vormen van ruimtelijke visualisatie (Stein, 2006).

Hieronder wordt een dergelijke kwalitatieve, integrale benadering belicht aan de hand van het voorbeeld van de zuidelijke regio van Luxemburg. Het instrument van de ruimtelijke visie (*Raumvision*) beoogt afzonderlijke systemen in een totaaloverzicht samen te brengen. Het beeld dat zo ontstaat, fungeert als referentiekader. Een dergelijke voorstelling moet snel te bevatten en ook verbaal makkelijk op te roepen zijn, zodat deze zich kan nestelen in de hoofden van de verschillende actoren. De *Raumvision* is een hulpmiddel dat inzicht biedt in ruimtelijke aspecten. Deze discussie over esthetische aspecten van de ruimte ontbreekt tot dusver in de regionale planning.

Pilot Zuidelijke Regio

Het Groothertogdom Luxemburg telt circa 440.000 inwoners op een oppervlakte van bijna 2600 vierkante kilometer. Waarom heeft een klein land

als Luxemburg eigenlijk behoefte aan regionale planning? De gemeentelijke belangen hebben een grote invloed op besluitvormingsprocessen. Niet in de laatste plaats omdat ongeveer de helft van de burgemeesters van de 116 gemeenten ook lid is van het nationale parlement. De meestal zeer kleine gemeenten beschikken over te weinig deskundigen op het gebied van planologie en de intergemeentelijke afstemming staat nog in de kinderschoenen. Bovendien heeft bijna ieder planologisch besluit gevolgen voor andere lokale overheden. Grotere infrastructuurele investeringen gaan de gemeentelijke financiële middelen te boven en zijn altijd van gemeenteoverstijgende betekenis.

De zuidelijke regio is een van de zes planningsregio's die zijn vastgesteld in Luxemburg. De regio bestaat uit twaalf gemeenten, waaronder zeven van de tien grootste steden van het land. Op een oppervlakte van circa 200 vierkante kilometer telt de regio ongeveer 140.000 inwoners. Na de stad Luxemburg is dit de dichtstbevolkte regio van Luxemburg, met dertig procent van de bevolking op acht procent van de oppervlakte van het land. De regio moet conform het *Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept für Luxemburg* (Integraal plan inzake verkeer en ruimtelijke ordening voor Luxemburg) verder worden geurbaniseerd, omdat alleen zo een systeem van openbaar streekvervoer kan worden verwezenlijkt waarmee de verkeersproblemen van het land kunnen worden aangepakt. Voor de ontwikkeling staat braakliggende grond ter beschikking van de nog slechts gedeeltelijk en op zeer specialistische terreinen actieve staalindustrie.

In een pilotproject onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Ruimtelijke Ordening en de gemeenten werd van 2007 tot 2008 een ruimtelijke visie opgesteld voor de ontwikkeling van de zuidelijke regio. Aan het begin van dit proces formuleerden burgemeesters en technisch deskundigen van de gemeenten doelstellingen, wensen en eisen. Zo moest de Raumvision een beeld geven van de regio “dat de aspecten van de deelgebieden toont zonder rekening te houden met gemeentegrenzen”. De centrale vraagstelling was hoe het beeld eruit moet zien dat onderlinge concurrentie uitbant, complementariteit benadrukt en identiteit creëert.

Een groep technisch deskundigen uit gemeenten in de zuidelijke regio, medewerkers van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Ruimtelijke Ordening en externe deskundigen ontwikkelde de ruimtelijke visie. Terwijl een werkgroep van burgemeesters, gemeenteraadsleden en vertegenwoordigers van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Ruimtelijke Ordening de werkzaamheden begeleidde. Het concept is gebaseerd op een inventarisatie van regionale plannen. Na excursies te voet, op de fiets en per trein door de zuidelijke regio gingen het *Studio Urbane Landschaften* van de Leibniz Universität Hannover en het bureau *Stein+Schultz* uit Frankfurt vijf dagen lang aan het werk. Tijdens een open workshop konden de technisch deskundigen van de gemeenten en belangstellenden van natuur- en milieurorganisaties uit de regio commentaar leveren. In het najaar van 2007 werd het totaaloverzicht verder ontwikkeld en werden de voorstellingen van de deelgebieden uitgewerkt. Zo ontstond een gemengd

scala aan voorstellingsvormen om mensen met een verschillende beroepsmatige achtergrond aan te spreken en te stimuleren tot planologische discussies over de ontwikkeling van de zuidelijke regio.

Deelgebieden

De ruimtelijke visie bestaat uit drie delen. Een totaaloverzicht toont de ruimtelijke aspecten zoals de bebouwde gebieden, onmiskenbare en markante topografie van de Doggerstufte (een geologisch-topografische formatie) en de watersystemen. Daarbinnen richten zich thematische layers op bijzondere aspecten zoals uitzichtpunten en bebouwingsontwikkeling. Het karakter van het totaaloverzicht werd verder uitgewerkt in typering die de bijzonderheden van de deelgebieden tonen. De verhouding tussen bebouwd gebied, vrije ruimte en de steile helling van de Doggerstufte stond hierbij centraal. De steile topografische helling met haar hoogvlakten, in combinatie met het uitgestrekte heuvelgebied die wordt bepaald door de rivieren de Alzette en de Korn, onderscheidt de regio van alle andere landschappen in Luxemburg. Daarom vormden de ruimtelijke kenmerken topografie en waterstructuur het uitgangspunt voor de ruimtelijke visie.

Van de hoogvlakten van de Doggerstufte heeft men een fantastisch uitzicht over de regio. Wanneer men de Doggerstufte als vaste factor in de regio ziet, vallen met name de openingen naar Frankrijk en België op. Deze gebieden zijn als potentiële ontwikkelingsgebieden van bijzonder belang. Door de Doggerstufte, de omvang van de topografische openingen en afhankelijk van de afstand tot de rivieren, zijn er verschillende ontwikkelingsperspectieven. Ten eerste zijn er plaatsen met een bijzonder

uitzicht, die geschikt zijn voor hoogwaardig wonen. Ten tweede zijn er plaatsen in de beschutting van de bergen, die geschikt zijn voor een rustige, langzame ontwikkeling en toerisme. Ten derde zijn er gebieden die dicht bij de grote ontwikkelingsgebieden liggen en daarom in staat zijn om dynamisch op veranderingen te reageren en een speciaal aanbod te ontwikkelen. In het totaaloverzicht van de ruimtelijke visie treden niet zozeer de gemeentegrenzen op de voorgrond als wel de Doggerstufte en de waterlandschappen. Dit levert een nieuwe oriëntatie op voor een industriële regio die gewend is om alles af te meten aan het functioneren van de processen van de ertsmijnbouw.

Martieme metaforen

Uit de traditionele benaming van de zuidelijke regio *Bassin Minier* (mijnbouw-bekken), blijkt een affiniteit met maritieme beelden. De Doggerstufte, die in de volksmond kust wordt genoemd, was miljoenen jaren geleden daadwerkelijk een kust. Op deze associatie wordt voortgeborduurd: de zee met diepe gedeelten en open uitgestrektheid grenst aan de 'rode kust'. Havens, zee-engten, baaien en stranden zijn metaforen voor de ontwikkeling van plaatsen met hun specifieke combinatie van bebouwing, vrije ruimte en unieke topografie. Wanneer men zich de regio als zee voorstelt, wordt de positie van de deelgebieden ten opzichte van het geheel inzichtelijker. Het gebied Differdange (figuur 2) is een baai, terwijl de smalle topografische opening naar Frankrijk in het gebied Kayl-Rumelange eerder op een zee-engte lijkt.

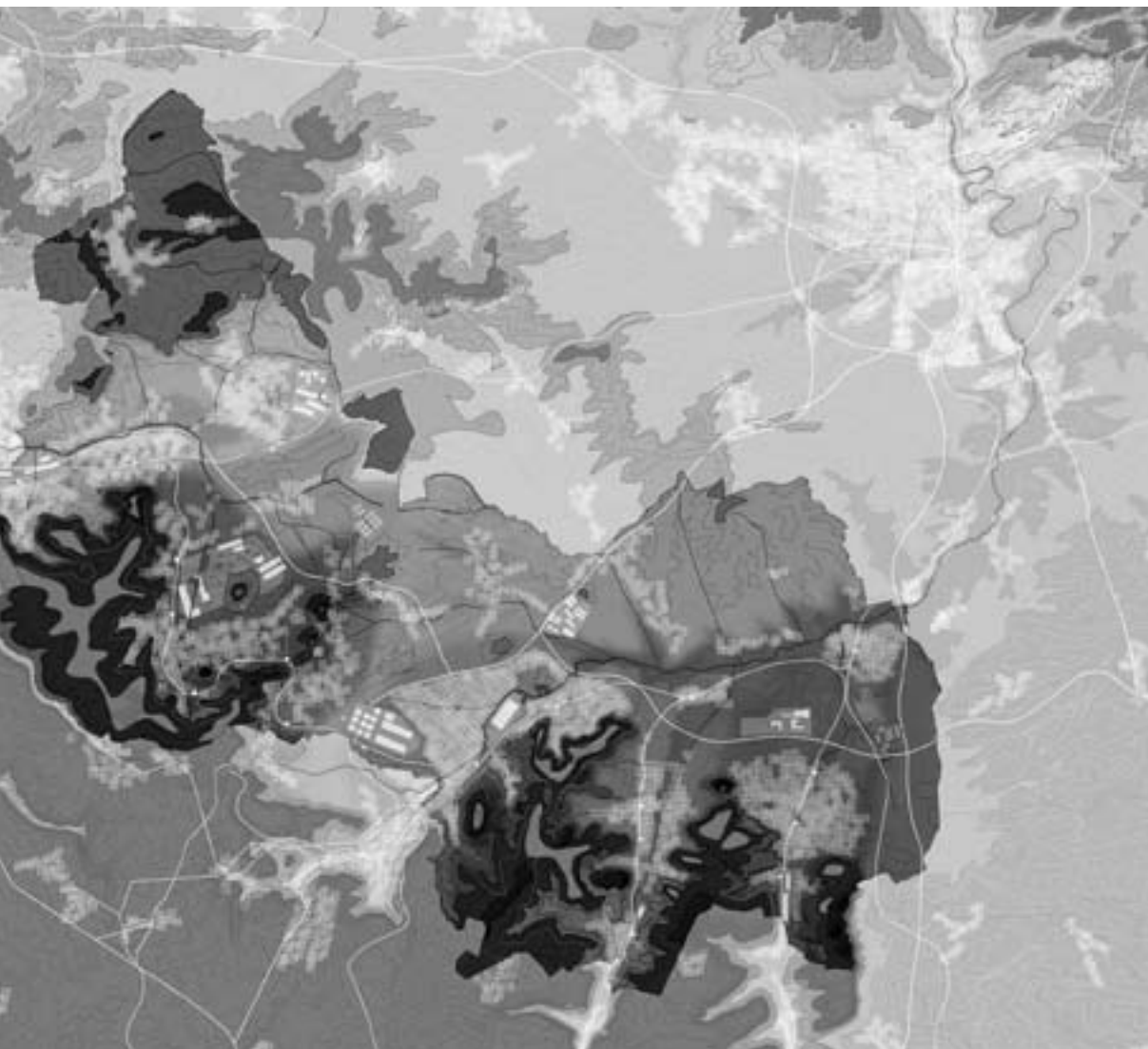
Stedelijke landschappen

Er worden vijftien stedelijke landschappen onderscheiden, waarvoor een

coherente en op de ruimte afgestemd type groei wordt voorgesteld. Dit resulteert in een ruimtelijk gedifferentieerde aanpak voor de gehele regio. De landschappen gaan vloeiend in elkaar over. Een collage geeft de sfeer van het deelgebied weer waarin de elementen van het gebied in een stemmingsbeeld worden samengevoegd (figuur 1). In het weidse rivierlandschap van de Alzette zijn slechts enkele compacte bouweenheden zichtbaar. Dat rivierlandschap wordt gekwalificeerd als een gebied voor vrije tijd en recreatie. Voor gebieden op hellingen met een weids uitzicht bestaat de visie daarentegen uit een open, minder compacte bebouwing. Er is dus sprake van duidelijke verschillen in de manier waarop met dichtheid en weidsheid wordt omgesprongen. Terwijl de ruimtelijke visie in de baai Differdange een bebouwing van de hellingen van de Doggerstufte tot de hoogtelijn van 360 meter voorstelt en met het weidse uitzicht over de regio werkt, beoogt zij om de meer lineaire dalen van de zee-engte de hellingen zoveel mogelijk vrij te houden van bebouwing.

Het werk aan de ruimtelijke visie vervult belangrijke functies in de innovatieve opzet van de intergemeentelijke en gezamenlijke regionale planning in de zuidelijke regio van Luxemburg. Het ruimtelijk denken van alle betrokkenen wordt erdoor geoefend en de visie helpt een gemeenschappelijk, gemeenteeverstijgend ruimtelijk inzicht te ontwikkelen. Bovendien draagt dit werk ertoe bij dat verschillende ruimtelijke aspecten als uitgangspunt voor de regionale planning worden genomen, waardoor de profilering van de gemeenten binnen de regio wordt aangescherpt.





Figuur 2: "Bucht Differdange": De stad Differdange wordt omstoten door de half cirkelvormige Doggerstufe. Op het toenmalige gebied van industriële productie in het centrum zou een "drie-eilanden-park" kunnen ontstaan, een parkachtig bedrijventerrein dat als een toneel voor de Bucht Differdange fungeert.

Associatief

Een belangrijke functie van de ruimtelijke visie is ook om de sfeer van gesprekken te veranderen. De ruimtelijke visie faciliteert, althans tijdelijk, een associatieve, het gehele gebied omvattende gedachte-uitwisseling en nieuwe referentiekaders. Tijdens beide discussieronden in de open workshop kreeg de aanpak en het op de topografie gebaseerde en in maritieme metaforen omschreven beeld eerst voorzichtige en vervolgens steeds duidelijker vorm. Het overleg over de ontwikkeling van de ruimte werd in een talig kader geplaatst dat verschillende associaties toeliet. Op deze wijze verliep de discussie onderzoekend, nieuwsgierig en soms zelfs vrolijk. Men testte of de eigen associaties met de begrippen uit de maritieme wereld tot interessante bespiegelingen over aspecten van de ruimtelijke ontwikkeling leidden. Anderen brachten als reactie hun soms radicaal verschillende ideeën te berde. Het beeld werd onder de loep genomen. Af en toe stelde men klassieke discussiepunten in de planning van de stedelijke regio aan de orde: willen we een dichte of meer open bebouwingsontwikkeling? Is een bandstad goed of slecht? Kan men autowegen mooi vinden of mooi maken? Op zulke momenten kreeg de discussie het karakter van een stevige uitwisseling van standpunten.

Emoties

Bij de formele presentatie van de eerste resultaten was er overwegend sprake van geconcentreerde aandacht. Er werd naar de consequenties van het maritieme beeld geïnformeerd: wat betekent het als een stad in een 'zee-engte' ligt en niet als 'haven' wordt aangemerkt? Moet men 'kunstmatige eilanden' afwijzen of integreren? De reacties varieerden van beleefd afwachten

tot scepsis en nieuwsgierigheid. Het opvallendst was echter dat er ook emotionele reacties waren. Een deelnemer vond dat hij bij deze vorm van discussiëren de regio beter aanvoelde dan anders. Een ander vond weliswaar de maritieme metafoor niet duidelijk, maar zag de aanpak en de planologische visualisaties, pictogrammen en topografisch-landschappelijke toelichtingen als een belangrijke en nuttige aanzet. In Luxemburg geldt dat zonder intensieve samenwerking met de gemeenten geen enkel plan tot stand komt. De ruimtelijke visie biedt de mogelijkheid om van meet af aan een zintuiglijk-emotioneel getinte toegang tot de gemeenschappelijke ruimte te vinden. De taal en beeldenwereld van de planologische insiders wordt daarbij verbreed. Dit kan niet alleen nieuwe overlegvormen opleveren buiten de bekende discussies en met andere actoren maar ook de fantasie en creativiteit bevorderen. Het afwisselen van de vertrouwde beschrijving van de werkelijkheid met andere, bijvoorbeeld metaforische vormen van waarneming kan ertoe bijdragen dat de aspecten worden ontwikkeld die de betreffende regio uniek maken ondanks alle technologisch mogelijke assimilatie. Hoewel het bijna speels aandoet wanneer men hierin slaagt, is dit alleen mogelijk door het nauwgezette werk van herkennen, interpreteren en aanschouwelijk maken (Von Seggern, 2006) en de vormgeving van leer- en communicatiesituaties (Stein, 2006).

Nieuwe kijk op de regio

De term *visie* verwijst naar *zien*. Zo moet ook *Raumvision* als een nieuwe kijk op de regio worden beschouwd. De visie geeft een antwoord op de vraag wat in het postindustriële tijdperk het referentiekader voor de ontwikkeling van bebouwing

en vrije ruimte zou kunnen zijn. De ruimtelijke visie is een hulpmiddel bij de zoektocht naar een nieuwe identiteit in het postindustriële tijdperk waarin landschapelijke uitbuiting is vervangen door een synergie tussen kwalitatief hoogstaande bebouwing en de natuurlijke ruimte van de heuvel- en waterlandschappen. Veel aandacht moet uitgaan naar de levenskwaliteit als belangrijke vestigingsfactor. Bebouwingsontwikkeling richt zich minder op gemeentegrenzen dan op ruimtelijke aspecten. Regio's zoals het zuiden van Luxemburg moeten voortaan een breed spectrum van vestigingsplaatsen en woonstijlen ontwikkelen voor burgers, nieuwe inwoners en bedrijven. De ruimtelijke visie levert ideeën voor de deelgebieden en het gebied in zijn totaliteit.

De ruimtelijke visie is geen verbodsinstrument, maar een discussie-element. De visie doet geen uitspraken in de trant van "hier mag gebouwd worden en daar niet". Een essentiële voorwaarde voor productieve communicatie over de ruimte was een zorgvuldig uitgewerkt procesontwerp, dat ook plaats bood aan het spel met maritieme metaforen. De vertaling van de aangetroffen realiteit in een andere voorstellingswereld werkte bevrijdend. De kijk op de regio als een zee met baaien, havens en diepe gedeelten veranderde het innerlijke beeld dat de actoren ter plaatse traditioneel van hun regio hebben. De begrippen waren als onderdeel van de levende, alledaagse taal voor bijna iedereen toegankelijk. Zo is bijvoorbeeld de term 'haven' veel aanschouwelijker dan de term 'stad met centrumfunctie' uit de planologische vaktaal. Ook 'kust' is veel mooier dan 'functionele grens' en 'eiland' is veel aanschouwelijker dan 'duidelijk afgebakende plaats met

open omliggend gebied' (Ministerium für Inneres, 2008). Het instrument van de ruimtelijke visie biedt de mogelijkheid om met ruimtelijke sfeerbeelden en emotionele discussies nieuwe dimensies in de regionale planning te introduceren. Dit gebeurt in een tijd waarin symbolische en culturele aspecten van de ruimte als vestigingsfactoren en onderscheidende kenmerken van regio's aan betekenis winnen, een factor die de intergemeentelijke planologie in haar voordeel kan gebruiken.

Ursula Stein (stein@steinschultz.de) is bijzonder hoogleraar voor communicatie in de ruimtelijke planning aan de Universiteit Kassel. Henrik Schultz (schultz@steinschultz.de) is landschapsarchitect. Samen geven ze leiding aan het bureau Stein+Schultz te Frankfurt am Main.

Vertaling

Susanna McPhail, UvA-Talen

Literatuur

- Ministerium für Inneres und Landesplanung des Großherzogtums Luxemburg (2008) *Raumvision Côte du Sud, Südregion Luxemburg*. Innen- und Landesplanungsministerium, Luxemburg
- Seggern, H. von (2006) 'Entwerfen lehren: Bestand verstehen oder die Frage: Wie kommt Neues in die Welt?'. E. Eckerle & J. Wolschke-Bulmahn (red.) *Landschaft – Architektur – Design*. Meidenbauer Verlag, München, p. 255-261
- Sieverts, T. (2007) 'Von der unmöglichen Ordnung zu einer möglichen Unordnung im Entwerfen der Stadtlandschaft'. *Disp.* jg. 169, nr. 2, p. 5-16
- Stein, U. (2006) *Lernende Stadtregion. Verständigungsprozesse über Zwischenstadt*. Müller & Busmann, Wuppertal

Arjan Hazelzet en Bart Wissink

Stedelijk leven in het nieuwe China



Oude en nieuwe woningen in de centrale stad Haizhu (foto: Bart Wissink)

Met de marktgerichte hervormingen heeft Guangzhou zich sinds 1978 stormachtig ontwikkeld. In korte tijd veranderde de compacte Maoïstische industriestad in een versplinterd stedelijk landschap van autowegen, shopping malls, industriële zones, gated communities en kantoorkolossen. De transformatie is mede gevoed door de komst van vijf miljoen immigranten en grootschalige residentiële verplaatsingen binnen de stad. De wijk speelt daardoor nog maar een beperkte rol in het dagelijks leven.

Guangzhou is de hoofdstad van de provincie Guangdong en is het politieke, economische en culturele centrum van Zuid-China. De stad ligt aan de monding van het Parelrivier estuarium, 150 kilometer ten noorden van Hong Kong en Macau. Guangzhou heeft al lang een sterke positie als handelscentrum (Xu, 1985). Rond 900 AD was de stad een bekende mondiale haven en in 1757 werd Guangzhou zelfs de enige Chinese stad waar buitenlandse handel was toegestaan. Guangzhou kreeg daarmee een unieke positie met een bevolking van meer dan één miljoen inwoners. Met de opening van andere havens en de stichting van Hong Kong als Britse kolonie in 1842 kwam die rol weliswaar onder druk te staan, maar toch groeide de stad door tot 1,4 miljoen inwoners in 1952. Het was een relatief compacte stad van 15,2 vierkante kilometer (Xu & Yeh, 2003). Na de Communistische revolutie van 1949 raakte de kapitalistische handelsstad uit de gratie bij het communistische Beijing. Toch vonden nieuwe investeringen plaats. Staatsbedrijven kregen vanuit Beijing grond toegewezen (Wu, 1998). Elke industrie bouwde *danwei*. Dit zijn complete, ommuurde werkwijken met fabrieken, huizen voor arbeiders, infrastructuur en voorzieningen. De investeringen vonden vooral plaats in het noorden en oosten van de stad. De stad groeide gestaag door. In 1982 woonden in de centrale districten 1,9 miljoen inwoners in kwalitatief slechte woningen en in suburbane gebieden nog eens 3,7 miljoen inwoners (Xu, 1985). De woon-werkafstanden waren door de werkwijken gering. Het dagelijks leven speelde zich grotendeels af in de *danwei*.

Na 1978 wijzigde dit beeld dramatisch. De problemen van de Maoïstische staat, zoals

het tekort aan woningen en een gebrek aan economische efficiëntie, leidden tot fiscale decentralisatie, buitenlandse investeringen, een *land lease* systeem en veranderingen in stedelijke planning en in de economische organisatie (Wu, 1998). Deng Xiaoping wees Guangdong aan als provincie waar met de veranderingen geëxperimenteerd zou worden. De gevolgen waren verbluffend. De delta van de Parelrivier ontwikkelde zich tot één van de belangrijkste economische gebieden van China met meer dan vijftig miljoen inwoners (Campanella, 2008). Sinds 1980 groeide de economie met gemiddeld veertien procent per jaar. Guangdong zorgt inmiddels voor 28 procent van de Chinese export (naar waarde) en was de eerste stad waar het bruto regionaal product boven de tienduizend US-dollar lag. De bevolking groeide navenant snel tot bijna twaalf miljoen inwoners in 2007, waaronder een ‘tijdelijke’ bevolking van naar schatting vier miljoen inwoners (Guangzhou Municipality, 2009). Guangzhou is daarmee (na Beijing, Shanghai, Chongqing en Wuhan) de vijfde stad van China.

Nieuwe stadswijken en bewoners

De ruimtelijke gevolgen van de groeiende economie en immigrantenstroom zijn groot. In de centrale stad zijn oude wijken, zowel de *danwei* als oudere gebieden, ingrijpend verbouwd met autowegen en nieuwe hoogwaardige wooncomplexen. Direct ten oosten van de centrale stad zijn Dongshan en Tianhe gebouwd, twee nieuwe stadsdelen met residentiële en zakenwijken voor hogere inkomensgroepen. De meest recente toevoeging is Zhujiang New Town, waar middels opvallende gebouwen een *world city image* wordt

gecreëerd (Wissink, 2009). Buiten de centrale stad vormt de aanleg van een reeks ringwegen en interstedelijke radialen een belangrijke impuls voor suburbanisatie in het oosten en recentelijk in het zuiden richting Panyu. Dit buitengebied bestond voor 1978 uit vruchtbare akkers en boerendorpen zonder stedelijke voorzieningen. Met de gestegen welvaart bouwden de boeren hun huizen en bouwden woningen voor immigranten. Dorpen gingen *joint ventures* aan met buitenlandse bedrijven waardoor het zwaartepunt van de industrie naar de suburbs verdween (Wu, 1998). Ontwikkelaars legden grootschalige *gated communities* aan met voorzieningen als scholen, winkels en zelfs ziekenhuizen (Wu, 2005). Guangzhou ontwikkelde zich zo in amper twintig jaar tijd tot een enorm stedelijk veld. Inmiddels wisselen uitbreidende dorpen, akkers, industriegebieden en gated communities elkaar snel af. De overheid ondersteunt deze suburbanisatie met een aantal omvattende projecten in Panyu. Zoals de enorme University Town, het Bio-eiland, het Asian Games 2010 dorp, het Shibi hogesnelheidslijn station en de nieuwe Nansha haven. Het geheel wordt doorsneden door vele rivieren, een reeks autowegen, verschillende interstedelijke treinen, en binnenkort een HSL naar Hong Kong, Macau en Beijing. Bovendien is in 2006 de eerste suburbane metrolijn geopend, die deel uitmaakt van een uitgebreid stelsel waarmee het gemeentebestuur de enorme vervoersproblemen in centraal Guangzhou wil aanpakken (Wissink, 2009).

De verbluffende groei van Guangzhou heeft ingrijpende gevolgen voor het sociale leven in de stad. Waar het werk in 1978 nog grotendeels in de oude fabrieken in

de centrale stad gelokaliseerd was, werden daarna vooral in de oostelijke suburbs nieuwe banen gerealiseerd. Desondanks was in 2001 nog 61 procent van de banen in de centrale stad gevestigd (Li, 2007). In de suburbane zone rond de oude stad werden grootschalige kantoorgebieden aangelegd. Fabrieken werden verplaatst naar Panyu. In 2005 was nog slechts 37 procent van de banen in de centrale stad te vinden. De residentiële suburbanisatie was tevens radicaal. Terwijl in 1978 nog 95 procent van de bevolking in de oude binnenstad of in de danwei woonde, bleek in 2000 dat 82 procent van de woningvoorraad in geheel China was gebouwd in de jaren tachtig en negentig (Li, 2005). Deze getallen zijn voor Guangzhou nog hoger aangezien de hervormingen eerder werden ingevoerd. Sinds 1990 is het bouwen door voortgaande liberalisaties versterkt doorgegaan. Het aantal verhuizingen in de stad is daarom bijzonder hoog. Eind jaren negentig verhuisde elk jaar tien procent van de huishoudens, en tussen 2001 en 2005 bleek bijna de helft van alle huishoudens verhuisd te zijn (Li, 2007). Met name de liberalisatie van regels voor het verkopen van de danweiwoningen hebben de verhuismobiliteit vergroot (Li, 2005). Verhuizingen vonden vooral plaats naar nieuwe commerciële nieuwbouw: ommuurde hoogbouwcomplexen in de binnenstad met eigen voorzieningen, naar nieuwe stedelijke gebieden in de *inner suburbs* of naar grootschalige gated communities op grotere afstand van de stad (Wissink, 2009). Woonde in 2001 nog 53 procent van de bevolking in de oude binnenstad, was dat in 2005 nog maar 29 procent (Li, 2005). De vrijgekomen woningen zijn opgevuld door grote groepen immigranten, de 'tijdelijke' vier miljoen

stedelingen. Zij wonen er met grote gezinnen onder slechte omstandigheden en betalen een aanmerkelijk hoge huur. Bij sloop gaat de vervangende woonruimte echter naar de formele bewoners.

De wijk en het dagelijks leven

Tot 1978 speelde het stedelijke leven zich af binnen de eigen wijk. Met de stedelijke groei, de nieuwe voorzieningen en betere infrastructuur is dit voorgoed veranderd. Desondanks groeide de reisafstand tussen 2001 en 2005 slechts van 4,6 kilometer naar 5,7 kilometer. Nog steeds gaan relatief veel mensen (25 procent) te voet naar hun werk. Als naar de reistijd wordt gekeken zijn de veranderingen, mede door snellere vervoersmiddelen, nog kleiner: van 26 naar 28,8 minuten (Li, 2007). De locaties waartussen men zich verplaatst zijn verschoven, maar de afstand en reistijd veranderden weinig. Voor de rol van de wijk in het dagelijks leven van de inwoners van Guangzhou zijn de ruimtelijke verschuivingen echter cruciaal. Dat er ook sprake is van een sociaal-culturele transformatie blijkt uit onderliggend onderzoek uit 2007 en 2008 naar de sociale netwerken in Guangzhou. In samenwerking met de Sun Yat-sen University werden 162 vragenlijsten en 20 diepte-interviews afgenomen met bewoners van verschillende wijktypen. Hieruit blijkt dat het sociale leven binnen de buurt drastisch is veranderd. Terwijl in 1978 de meeste contacten plaatsvonden binnen de danwei of oude binnenstedelijke buurten (Lu, 2005), bleek dat 85 procent van de onderzoeksgroep in 2008 vooral contacten buiten de wijk heeft. Hoewel buurtcontacten door verhuizingen deels verloren gaan, blijven veel mensen nog gericht op de oude burens.

Meneer Liant

De heer Liant, een bewoner van een luxe appartementencomplex, is om deze reden niet naar het goedkopere suburbane gebied verhuisd. Hij woonde sinds zijn geboorte in een oude binnenstedelijke wijk. De meeste families woonden er al vele decennia en de onderlinge contacten waren intensief. Begin jaren negentig moest de wijk echter plaatsmaken voor een nieuwe weg en een danwei. Liant kon ter compensatie een appartement in de nieuwe danwei betrekken, maar veel burens kwamen er buiten het centrum terecht. Aangezien een aantal burens met Liant meeverhuisden, bleef de woonwijk voor hem belangrijk. Contacten met nieuwe burens ontstonden niet. Enerzijds had Liant er geen behoefte aan. Anderzijds ontbrak een gemeenschappelijke band. Liant en zijn oude burens vormden een aparte groep te midden van de danweiarbeiders die als collega's een sterke band hadden. Vijf jaar geleden verhuisde Liant naar een luxe woontoren. Hier zijn de contacten nog oppervlakkiger.

Mevrouw Luo

Oude contacten blijven tevens in stand doordat voormalige bewoners hun woning aan immigranten verhuren en geregeld de huur komen incasseren. Veel van mevrouw Luo's vroegere burens komen om deze reden regelmatig op bezoek. Zij woont al decennia in dezelfde binnenstedelijke buurt en heeft er goede contacten. Wel zijn de meeste oude burens verhuisd. Luo zegt dat de komst van immigranten de sociale functie van de buurt heeft veranderd. Oude en nieuwe bewoners hebben weinig contact, deels omdat het leven van immigranten nauwelijks op de buurt gericht is. Zo kwam de familie Cheung twintig jaar geleden voor werk uit Sichuan

naar Guangzhou. De Cheungs huren sinds tien jaar een woning in de buurt. Hoewel zij soms wat lenen van burens, zijn buurtcontacten voor hen niet erg belangrijk. Hun belangrijkste contacten, veelal andere immigranten uit Sichuan, wonen elders. Het delen van een gemeenschappelijke plaats van geboorte is belangrijk bij het aangaan van sociale relaties in China. De sociale samenhang in de oude buurten is hierdoor soms ver te zoeken.

Meneer Liao

De sterke buurtcontacten in het danweistelsel worden vaak verklaard door werkrelaties. Dit belang van de relatie tussen collega's bleek ook uit ons onderzoek. Van de arbeidsactieve respondenten gaf zestig procent aan vrijwel alle contacten via het werk te hebben opgedaan. Meneer Liao, medewerker en bewoner van een staatsdanwei, bevestigt dit. Hij wijst op het vertrouwen tussen collega's. "Het is niet zoals daarbuiten, waar burens elkaar niet kennen. Wij zijn collega's, dus we kennen elkaar. Over het algemeen hebben wij geen sterke contacten als je geen collega bent. We zeggen wel gedag tegen burens". Doordat sommige collega's van Liao in de jaren negentig hun appartement verkochten of verhuurden kwamen nieuwe burens de wijk in. Dat werd snel bekritiseerd. De gebruikelijke middelen om de sociale orde te handhaven, zoals ontslag of het verhinderen van promotie, werkte voor deze groep niet. In 2002 besloot het danweibestuur dat woningen alleen door werknemers bewoond mochten worden.

Mevrouw Li

Sinds de jaren tachtig zijn de meeste danwei geprivatiseerd. Hier gelden daarom geen restrictieve maatregelen. Volgens mevrouw

Li is een "complexe situatie" van vreemden ontstaan waarbinnen de "handhaving van sociale orde een groot probleem is". Zelf woont ze sinds 1999 in Sui Yuan Estate, een middenklasse wijk met woontorens van dertig verdiepingen. De wijk werd door de overheid gebouwd en tegen gereduceerd tarief aan ambtenaren doorverkocht. Sterke contacten tussen collega's, zoals in de staatsgestuurde danwei, bestaan hier niet. De inwoners werken bij verschillende overheidsinstanties. "We zeggen wel gedag, maar weten vaak niet voor welke instantie ze werken". Inmiddels heeft dertig tot veertig procent van de kopers gebruik gemaakt van de prijsstijgingen op de woningmarkt. Appartementen zijn doorverkocht of verhuurd en de bewoners zijn vertrokken naar luxere gated communities. Net als in de geprivatiseerde danwei kennen burens elkaar niet meer, vertelt mevrouw Li. "Ik kan niet zeggen of deze bewoners goed of slecht zijn, ik weet niet wie goede mensen zijn of slechte, ze zijn niet gemarkeerd als zodanig. Het belangrijkste is de sociale orde en goede leefomstandigheden te behouden. Dat is de uitdaging voor de buurt". Op de vraag of ze nieuwe bewoners kent is ze vrij resoluut: "Ze werken niet voor de overheid [dus] ... we zeggen zelden gedag".

Vertrouwen in de stad

Door economische groei lieten vele families in Guangzhou de armoede achter zich. De veranderingen hebben gevolgen, zoals milieuvuiling en vervoersproblemen. Maar in het nieuwe China ontstaat nog een ander urgent stedelijk probleem: oude mechanismen om vertrouwen te creëren werken niet meer. In het verleden ontstond vertrouwen binnen de danwei via contacten op het werk. Toegang tot de danwei werd strikt gecontroleerd en vreemde gezichten

leidden zelden tot paniek. Een bezoeker bracht bij wangedrag immers zijn gastheer in diskrediet. Sociale controle garandeerde op die manier vertrouwen. Binnen oude stadsbuurten was er een grote mate van zelfregulering. Het dagelijkse leven speelde zich grotendeels af op straat, tussen mensen die elkaar al decennia lang kenden en vaak in dezelfde buurt geboren waren. Een vreemde viel direct op. Vertrouwen was gebaseerd op de onderlinge directe of indirecte relatie, meestal via familie, werkrelaties, klasgenoten of dezelfde geboorteplaats. Met de stormachtige ontwikkelingen zijn deze mechanismen steeds minder van toepassing. De buurt verandert in een verzameling van vreemden die niet aan elkaar zijn voorgesteld, geen gezamenlijke afkomst hebben en ook geen collega's van elkaar zijn. Daarom richten bewoners zich in het nieuwe stedelijke China vooral op contacten uit de oude buurt, veelal voortkomend uit werkrelaties. Dit verklaart de nadruk op veiligheid in het nieuwe Guangzhou en de toenemende criminaliteit. Voor het opbouwen van vertrouwen tussen 'vreemde' burens zullen nieuwe mechanismen van oordeelvorming nodig zijn. Zo geven strenge selectieprocedures van projectontwikkelaars bij nieuwbouwprojecten enige garantie over de sociale samenstelling. Op die manier zouden gemeenschappelijke doelen via lokale participatie een basis kunnen zijn om nieuw vertrouwen te bieden. Voor een maatschappij met een eeuwenoude traditie waarbij vertrouwen juist gebaseerd is op onderlinge relaties, vormt dit een grote uitdaging.

Arjan Hazelzet (hazelzet@hku.hk) is promovendus aan Hongkong University. Bart Wissink (b.wissink@geo.uu.nl) is docent en onderzoeker planologie aan de Universiteit Utrecht.

Literatuur

- Campanella, T.J. (2008) *The concrete dragon: China's urban revolution and what it means for the world*. Princeton Architectural Press, New York
- Guangzhou Municipality (2009) *Administrative regions and population*. www.gz.gov.cn/vfs/web/gzeng_new/Facts.html, 03-01-2009
- Hong, C. (2004) *The role of private developers in Chinese urban development: a case study of Guangzhou, 1990-2000*. University of Hong Kong, Hong Kong
- Li, S-M. (2005) 'Residential mobility and urban change in China: what have we learned so far?'. L.J.C Ma & F. Wu (red.) *Restructuring the Chinese city: changing society, economy and space*. Routledge, London, p. 175-191
- Li, S-M. (2007) *Urban restructuring and changing patterns of commute in Guangzhou 2001-2005: a first analysis*. Occasional Paper 79, CURS, Hong Kong Baptist University, Hong Kong
- Lu, D. (2005) *Remaking Chinese urban form: modernity, scarcity and space 1949-2005*. Routledge, London
- Wissink, B. (te verschijnen) 'Guangzhou: de wisselende voorspoed van het zuidelijke kapitalisme'. S. Majoor & Y. Chen (red.) *Stedelijke ontwikkeling en planning in China*. SDU, Den Haag
- Wu, F. (1998) 'The new structure of building provision and the transformation of the urban landscape in metropolitan Guangzhou, China'. *Urban Studies*, jg. 35, nr. 2, p. 259-283
- Wu, F. (2005) 'Rediscovering the 'gate' under market transition: from work-unit compounds to commodity housing enclaves'. *Housing Studies*, jg. 20, nr. 2, p. 303-316
- Xu, J. en Yeh, A.G.O. (2003) 'City profile: Guangzhou'. *Cities*, jg. 20, nr. 5, p. 361-374
- Xu, X (1985) 'Guangzhou: China's southern gateway'. V.F.S. Sit (red.) *Chinese Cities: The Growth of the Metropolis Since 1949*. Oxford University Press, Hong Kong, p. 167-187

Wigger Verschoor



Wat maakt een metropool?



Er is een leemte ontstaan tussen de ontwikkeling van metropolen door globale krachten en de metropolitane, dagelijkse beleving. Om die beleving in kaart te brengen en van meerwaarde te laten zijn voor de planning van een metropool, is een andere vorm van onderzoek nodig. Uitgaande van de creatieve, consumptieve en affectieve actieradius van de metropoolbewoners kunnen moedeloze non-plekken in het metropolitane landschap tegengewerkt worden.

Het begrip metropool gaat vaak over internationale aantrekkingskracht, concurrentie tussen stedelijke regio's, *citymarketing* en *citybranding*. Bij de lancering van 'I Amsterdam' viel op dat in het discours niet veel aandacht leek te zijn voor wat Amsterdam precies betekent voor de zittende bewoners van de regio Amsterdam. Wel werd druk gerefereerd aan de in 1971 gestarte 'I♥NY' campagne met *The Big Apple* als beeldmerk voor de stad New York. Net als in dit voorbeeld zou 'I Amsterdam' de verbindende trots moeten worden in onze multiculturele smeltkroes. Groot verschil is echter dat 'I♥NY' in eerste instantie heel sterk gericht was op de eigen inwoners en pas later internationaal werd. De vraag dient zich aan voor wie de metropool eigenlijk bedoeld is? En omgekeerd: wie of wat maakt haar?

De metropolitane beleving

De betekenis van het metropolitane laat zich wellicht het best omschrijven kijkend naar het kleine zusje, het lokale, en de grote broer, het nationale of bovenregionale. Het is daar waar verschillende werelden elkaar ontmoeten, waar het kleine het grote raakt, waar zich dynamische meerwaarde ontvouwt. Het is moeilijk vat te krijgen op wat een metropool nu eigenlijk is, hoe zij zich vormt, wat haar dwars kan zitten en waar wij op moeten letten. Het gebrek aan inzicht in het wezen van de metropool lijkt

zich te wreken en heeft een 'metropolitane gat' veroorzaakt. 'Decentraal wat kan, centraal wat moet' nodigt nu eenmaal niet uit tot een houding waarin over de eigen grenzen of schaalniveaus heen kijken tot de normaalste zaak van de wereld behoort. Een verbindend concept en een programma dat aanzet tot actie, ontbreken. Of zoals Frieling e.a. (2003, p. 10) het stellen: "Tot op heden, in de nationale fase van metropoolvorming, voorziet de wet in een verticale rangorde van inrichtingsplannen ...waarmee, met het oog op probleembeheersing, metropoolvorming al ruim veertig jaar naar vermogen wordt bestreden."

Het is juist het oprekken van de metropolitane actieradius, inclusief de fysieke bewegingen, waardoor het 'metropolitane gat' gevuld zou moeten worden. Dit gebeurt door te zoeken naar een afwisselend contrast tussen kleinschalige gezelligheid en grootse meeslependheid. Vicente Guallart (2008) stelt in dit verband: "Wij leven niet langer in metropolen, maar in metapolen, oftewel discontinue metropolen, zoals ook de Franse socioloog François Ascher beweert in het in 1995 gepubliceerde werk 'Metapolis of de toekomst van de steden'. Wij leven op één plek, werken op vele plekken, kopen in weer andere en brengen onze vakanties elk jaar door in verschillende steden. Leefbaarheid heeft nu veel meer van doen

met netwerken in plaats van plekken, met tijd in plaats van ruimte.” Dat niet iedereen dit metropolitane contrast, de dagelijkse gang naar de bakker tegen de dramatische achtergrond van wereldpremières en vernissages (vrij naar Abram de Swaan, 1985) ook daadwerkelijk in de eigen agenda heeft staan, betekent niet dat de metropolitane beleving niet bestaat. Integendeel. Het contrast in belevingservaringen van de bewoners van metropolen maakt hier wel onderdeel van uit.

Voorbijgaand aan vorm, schaal en grootte, zal geen enkele regionale clustering van menselijke activiteit ooit kunnen worden beschreven langs dezelfde parameters. Maar de meest logische opgaven lijken te zijn om met een metropool haar inwoners iets te willen bieden. Hoeveel is men bereid te investeren in een metropolitane ontwikkeling die haar constituerende elementen, namelijk haar inwoners, uitdaagt om daadwerkelijk metropolitaan te bewegen, spenderen, werken, recreëren en interesseren? Hoe toegankelijk is de metropool op een dagelijks niveau waarbij toegankelijkheid niet alleen opgevat moet worden in de vorm van mobiliteitsbarrières zoals tijd, geld en afstand, maar ook uitnodigt en binnensluit in al haar facetten. Specifiek onderzoek naar deze metropolitane beleving, zou op een heel andere manier gedaan moeten worden om waardevolle uitspraken te kunnen doen over de juiste metropolitane groeiprogramma's. Hierbij kunnen vanuit het begrip 'actieradius' tevens een aantal aanknopingspunten worden geschetst. Langs dat begrip zou onderzoek moeten plaatsvinden met als doelstelling de verkleining van het metropolitane gat en de aansluiting op de metropolitane beleving.

Iedereen bij elkaar opgeteld?

Inspiratie voor een bottom-up onderzoeksmethode die beter aansluit bij het impliciete verwachtingspatroon van de bevolking, komt uit Madrid. *Madrid: La Suma de Todos?* (Observatorio Metropolitana, 2007) heet het boek dat de tegenstrijdige ontwikkelingen in het metropolitaanse landschap probeert te duiden. Het is de resultante van een twee jaar durend interdisciplinair onderzoeksproject onder leiding van het collectief Observatorio Metropolitano, waaraan meer dan twintig mensen en uiteenlopende disciplines hebben meegedaan. Het bijzondere van het boek is dat het een eerste geslaagde poging is om de contemporaine transformaties in de metropool Madrid voor het voetlicht te brengen. De gebruikte methode mag voor andere metropolen als voorbeeld dienen. De verzameling data is indrukwekkend zowel in termen van kwantiteit als de betrouwbaarheid van de bronnen.

De Comunidad de Madrid, is in de afgelopen tien tot vijftien jaar sterker gegroeid dan andere Europese regio's en beslaat ongeveer achtduizend vierkante kilometers waar in 2008 tussen de zes en zeven miljoen mensen wonen. Daarmee is zij goed te vergelijken met de Randstad. De grote Europese subsidiepotten en de daardoor aangewakkerde bouwmaschine heeft Madrid in rap tempo doen veranderen. De groei bracht een enorme werkgelegenheid met zich mee en stimuleerde de immigratie vanuit het Zuid-Amerikaanse achterland. Het bevolkingsaantal is vanaf 1996 met ruim één miljoen mensen toegenomen. Tegen de achtergrond van deze urbane explosie, bestormt het onderzoek enerzijds de barricades als het gaat om de kapitalistische exploitatie van

de Madrileense ruimte. Anderzijds laat het een heel gevoelig oog zien voor de samenhang van bepalende elementen in de sociaalfysische context. Door de complexe, metropolitane realiteiten te portretteren vanuit denkvlakken als economische geografie, politieke economie en urbane ecologie worden in de analyses vraagtekens gezet bij de wijze waarop Madrid zich momenteel vormt en ontwikkelt.

Een goed voorbeeld is de (in)directe sociale consequentie van het huidige metropolitane groeiemodel. Welk type burgerschap en sociale netwerken wordt geproduceerd als we kijken door een planologische, een sociologische en een antropologische bril? Het 'vrije plot' biedt een natuurlijke ontmoetingsplek als antwoord op de betonnen invasie en urbane exploitatie in Madrid van de afgelopen vijftien jaar. Kern van de gevoerde argumentatie is de groeiende ongelijkheid en onevenwichtigheid in Madrid, met aan de ene kant het succes van een open en moderne metropool, welvarend en avant-gardistisch en aan de andere kant de 'conrageografie' als gevolg van de globaliserende krachten. Hiermee wordt verwezen naar Saskia Sassen, die het begrip 'conrageografie' naar voren bracht en daarmee doelde op de duistere kanten van globalisering: exploitatie en verpaupering in de 'grijze zones', gesegregeerde gebieden en groeiende territoriale ongelijkheden en verschillen (Observatorio Metropolitano, 2007).

De methode van Observatorio Metropolitano combineert heel duidelijk analytisch onderzoek met het leveren van instrumenten voor politieke actie. Door het combineren van een macro-data-analyse met een micro *fingerspitzengefühl* geeft het

Observatorio Metropolitano zichzelf de mogelijkheid om verschillende politieke en publieke arena's tegelijkertijd te betreden en te beïnvloeden. Het boek *Madrid: La Suma de Todos?* is hierin een eerste stap. De titel van het boek is daarom niet voor niets een ironische verwijzing naar de officiële slogan van Madrid: La Suma de Todos, waarbij het toegevoegde vraagteken voldoende duidelijk is.

Naar het volgende level

In Nederland bevinden wij ons in een relatieve luxe positie als het gaat om reflectie op de verfijning van de maatschappij. Desalniettemin kunnen we veel leren van die gebieden waar de contrageografische krachten hoog zijn. Door plekken als Madrid vanuit beide niveaus te bekijken, kunnen we begrijpen hoe de topdown geplande metropool wordt beleefd, herontdekt, ontkent en verandert van onderop. Er bestaan voorbeelden in Nederland, die getuigen van een dergelijke methodologische vernieuwing als het gaat om het kijken naar, het ontleden van en het interveniëren in stedelijke gebieden. Bijvoorbeeld de interdisciplinaire manifestatie Air Zuidwaarts/ Southbound in 1998 en het project DataWolk Hoeksche Waard, dat een dynamisch podium van informatie, communicatie en inspiratie biedt. Daarin kunnen bezoekers zelf beeld, geluid en tekst toevoegen. Een ander voorbeeld is de in de zomer van 2007 afgeronde Internationale Bouwtentoonstelling Rotterdam-Hoogvliet. Onder de naam WiMBY! (Welcome in My Backyard!) wist men door onderzoek en ontwikkeling de herstructurering van het naoorlogse Hoogvliet op een hoger peil te brengen en haar internationale

Lees verder op pagina 120

InBeeld

Stad voor Straks

Een klimaatvriendelijke metropool

In een wereld die steeds meer verstedelijkt komen de urbane gebieden voor grote uitdagingen te staan. Een van de belangrijkste uitdagingen betreft het omgaan met klimaatveranderingen. Hoe gaat de Metropoolregio Amsterdam zich voorbereiden op de toekomst? De expositie 'Stad voor Straks', te zien bij het Architectuurcentrum Amsterdam (ARCAM), toont innovatieve voorbeelden van klimaatvriendelijk bouwen, waaronder de resultaten van het onderzoek 'Samenwerken aan een klimaatvriendelijke stad' van Milieucentrum Amsterdam. Voor dit project schetsten diverse architectenbureaus prikkelende toekomstbeelden van stadsdeel De Baarsjes.

Daarnaast zijn ontwerpen te zien voor een kantoorpand op de Zuidas, gemaakt naar aanleiding van de fictieve opdracht 'Green Architecture' die Atelier Rijksbouwmeester in 2008 uitschreef. De ontwerpen van verschillende architecten laten zien dat ook bij hoge duurzaamheidseisen diversiteit van architectuur mogelijk is. De expositie 'Stad voor Straks' wordt op vrijdag 13 maart 2009 om 17.15 uur geopend en loopt tot en met 23 mei. InBeeld biedt alvast een blik op de klimaatvriendelijke metropool.

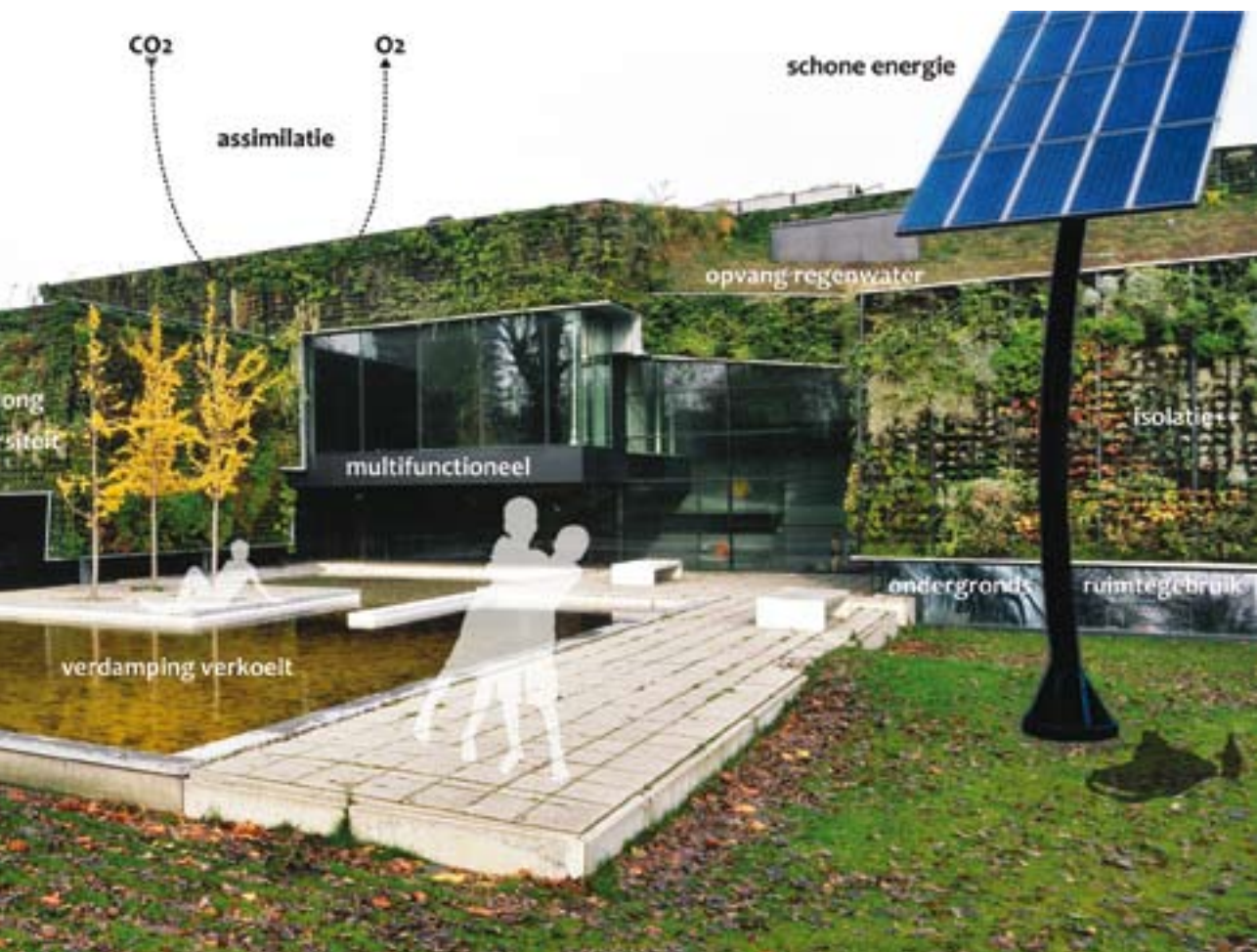




Samenwerken aan een klimaatvriendelijke stad: De Baarsjes
Strawberryfields for everybody. Ontwerp: bureau SLA









Green Architecture: de Zuidas

De Zuidkas. Ontwerp: Architectenbureau Paul de Ruiter bv





Green Architecture: de Zuidas
Gron-Arc. Ontwerp: Onix



Green Architecture: de Zuidas

Ontwerp: VMX Architects, rendering: PixelPool

Meer informatie over de expositie is te vinden op www.arcam.nl.

De expositie is financieel mede mogelijk gemaakt door Afval Energie

Bedrijf Amsterdam, Colt International, Copijn, Deerns, Eneco,

NieuwAmsterdams Klimaat, Movares, Stimuleringsfonds voor

Architectuur en Waternet.

Vervolg van pagina 109

bekendheid te geven. Het is tijd dat we ook op metropoolniveau gebruik gaan maken van een soortgelijke interdisciplinaire benadering, in plaats van de huidige abstracte ruimtelijke planvorming.

Investeren in actieradius

Uitgaande van alternatieve onderzoeksmethoden, keren we terug naar de vraag uit de inleiding: wat vergroot de actieradius van de metropoolbewoner? Actieradius moet in dit verband begrepen worden als het gebied waarbinnen iemand actief is. We kunnen drie vormen van actieradia onderscheiden, die elk de contouren van een gebied schetsen waarbinnen een individu actief is of kan zijn. De creatieve actieradius is daar waar men werkt, men meerwaarde creëert en creatieve contacten ontstaan waaruit economische activiteit voortkomt. Behalve om de *hotspots* gaat het ook om de fragielere plekken, waar creativiteit nodig is om het voorzieningspeil op stand te houden en voldoende nieuwe werkgelegenheid wordt gecreëerd. Verontrustend is wel dat onderzoek naar verplaatsingsgedrag als uiting van de huidige metropoolbeleving laat zien dat werknemers de neiging hebben alleen nog maar 'om de hoek' te solliciteren (G-Recruitment, 2007). De reisbereidheid neemt vooral af bij (jonge) hoger opgeleiden als gevolg van de onbetrouwbaarheid van de reisduur, zowel in het openbaar vervoer als op de autosnelweg. Werk op afstand is moeilijk te combineren met de privé situatie. Resultaat is dat organisaties en daarmee de gebieden die ver van woongebieden zijn gelegen of alleen bereikbaar zijn via (te) drukke (snel)wegen, moeilijk aan werknemers kunnen komen.

De consumptieve actieradius is daar waar men consumeert, zowel materieel als cultureel (run-, fun- en culture shopping). De trend is die van de schaalvergroting als het gaat om winkelen (*mallification*) en cultuur (de 'multiplexen' van deze wereld). Effecten van deze trend zijn leeglopende binnensteden met de uitholling van het stedelijke landschap als gevolg. Een goed voorbeeld is het grootste winkelcentrum van Europa in Oberhausen (CentrO) en de verlaten straten in het voormalige centrum van die stad. Men zou kunnen beweren dat de actieradius gegeneerd door een dergelijke voorziening gigantisch is, maar het corrupteert de natuurlijke verspreiding en zorgt voor drukkere aan- en afvoerroutes zonder een duidelijke toegevoegde waarde.

De affectieve actieradius is daar waar men elkaar ontmoet, het antwoord op de vraag van welke plekken men houdt en hoe geëmancipeerd men zich gedraagt ten aanzien van de tijdelijk minder fortuinlijke plekken. Een metropool die werkt stijgt ook wat betreft haar imago en waardering uit boven de afzonderlijke delen, de steden. Metropolen, zoals New York en het Ruhrgebied, dragen beide een beeld uit dat een unificerend gevoel oproept bij haar inwoners, zonder dat het trots en liefde voor de eigen straat, buurt of stad in de weg staat. In een geslaagde metropool bewegen mensen zich eenvoudig van de kern naar de agglomeratie en terug, en vinden daarmee het verrassende contrast in levensstijlen dat een metropool eigen is.

We kunnen stellen dat hoe meer overlap en fysieke en mentale beweging bestaat tussen en binnen gebieden, des te groter de indicatie voor een actieve metropool-

beleving. Kernbegrip is de bereidheid om het veilige, eigene los te laten en de actieradius te vergroten. Deze bereidheid zou uitgedaagd moeten worden. Voor de Randstad die zich in de afgelopen vijftig jaar heeft ontwikkeld tot een West-Europees Los Angeles (vrij naar Frieling e.a., 2003) en waar mobiliteit eerder een beperkende dan een stimulerende factor is geworden die ten koste gaat van de metropoolbeleving, lijkt het kweken van die bereidheid een lastige opgave. Kunnen we dit veranderen?

Een anti-metropolis strategie?

Janssen-Jansen (2008, zie elders deze uitgave) schrijft dat Portland nadrukkelijk heeft gekozen voor een anti-metropolis strategie, waarbij is gefocust op het bestrijden van de negatieve kanten van metropoolvorming. “Paradoxaal genoeg is het daardoor een magneet geworden voor bedrijven en hoger opgeleiden. De bevolking groeit er twee keer zo snel als gemiddeld in de VS”. Een leefbare metropool dus, die naadloos aansluit bij een bevolking die zich ontwikkelt en die graag haar actieradius vergroot, maar dan wel zonder *footloose* te worden. Het is een interessant contrast het metropolitane landschap als uitgangspunt te nemen om de bevolking op die manier meerwaarde te bieden. Een dergelijk gedachtegoed als onderligger voor metropolitane ontwikkeling kan energie genereren die de metropool bottom-up invult. Het maakt keuzes als waar woon ik, waar leef ik, waar ga ik uit en waar houd ik van minder ‘definitief’ en meer open voor het vinden van niet de juiste plek, maar het juiste netwerk. Een metropool die werkt is overal interessant en leidt idealiter tot een meer evenwichtige en natuurlijke

spreiding van functies en beleving. Een metropool die werkt is voor iedereen en wordt door iedereen gemaakt.

Wigger Verschoor (verschoor@metafoor.nl) werkt als projectleider bij Metafoor.

Literatuur

- De Swaan, A. (1985) 'De Megalopool – New York op zijn zondags'. *NRC Handelsblad*, 9 maart
- Frieling, D.H., W. Reh & C.J.M. Weeber. (2003) *Delta Darlings*. Delft University Press, Delft
- G-Recruitment (2007) *Werknemers solliciteren alleen nog 'om de hoek'*, 30 maart. Amsterdam
- Gualart, V. (2008) *Urbanism or how to build a better future*. *Ling Magazine*, nr. 21, p. 42-45
- Janssen-Jansen, L. (2008) *Amsterdam. Kijk naar Portland!*. *Habiforum*, 28 mei, opgetekend door Martin de Jong
- Observatorio metropolitano (2007) Madrid ¿la suma de todos?. *globalizacion, territorio, desigualdad, Traficantes de sue_os*. Madrid

Greg Lloyd en Deborah Peel

Het metropolitaan bewustzijn van Liverpool



Opening van het detailhandelsproject Liverpool ONE (fotograaf onbekend)

Met het mega detailhandelsproject Liverpool ONE, een tuinfestival, het instellen van culturele zones en nog veel meer ontwikkelingsplannen, zet de culturele hoofdstad van Europa de schouders onder haar regeneratie. Een bloeiend Liverpool kan echter niet bestaan zonder de omliggende regio. Liverpool moet uitgroeien tot een echte metropool met bijbehorend bewustzijn. Dat kan niet als de stad blijft navelstaren. Gelukkig zijn er tekenen dat de stad die fase voorbij is en dat voorzichtig een nieuwe stedelijk-regionale identiteit ontstaat: Over de belemmeringen en kansen voor het versterken van het metropolitaan bewustzijn in Liverpool.

Liverpool, een typische postindustriële stad in het noordwesten van Engeland is reeds lange tijd een handelshaven en heeft in de loop van de wereldgeschiedenis een benijdenswaardige staat van dienst opgebouwd op economisch en commercieel vlak. De stad speelt een belangrijke rol in de popcultuur en wordt sinds de jaren zestig in verband gebracht met muziek en een literaire revolutie. De stad is momenteel de Culturele Hoofdstad van Europa. In de stadsgeschiedenis van Liverpool spelen de politieke en institutionele macht een bijzondere rol. In de loop van de tijd is de stad Liverpool echter steeds meer afgesneden geraakt van het regionale achterland. Datzelfde is gebeurd met andere Engelse steden, als gevolg van economische en demografische veranderingen, herindelingen van lokale overheidsbevoegdheden en nieuwe politieke prioriteiten. Om Liverpool nieuw leven in te blazen, zal de stad opnieuw het contact moeten aangaan met de omliggende regio. Dit samenbrengen van stad en regio

vormt voor een deel de basis van wat we een metropolitaan bewustzijn in opkomst zouden kunnen noemen.

Metropolitaan bewustzijn

Het concept van een metropolitaan bewustzijn is een complex en gelaagd begrip waarbij diverse exogene en endogene factoren een rol spelen. Het concept kan worden beschouwd als de eigen identiteit en het vertrouwen van een stad en een regio in de omgang met bredere economische en politieke concurrentie, waarbij ook stedelijke psychologische factoren een rol spelen. Metropolitaanse gebieden moeten proberen vorm te geven aan hun specifieke omstandigheden, mogelijkheden en uitdagingen. Zo wordt Liverpool aan de ene kant bejubeld als een belangrijke handelshaven, wat de vroegere economische positie van de stad weerspiegelt en zijn rol als grote stad bevestigt. Aan de andere kant hebben economische verschuivingen en veranderende relaties op het wereldtoneel ervoor

gezorgd dat de stad kleiner is geworden en nu ten opzichte van de binnenlandse economie van het Verenigd Koninkrijk benedengemiddeld presteert op het gebied van werkgelegenheid, nieuwe bedrijven en investeringen. De algemene perceptie van Liverpool wordt momenteel bepaald door de degeneratie en de regeneratiepogingen van de stad. Belangrijk is echter ook dat Liverpool deel uitmaakt van een bredere regio – het noordwesten van Engeland – en in deze context wordt stadsregionalisme beschouwd als een basis voor economische groei en ontwikkeling. Liverpool zal een nieuwe rol moeten gaan vervullen om aan nationale, regionale en lokale verwachtingen te kunnen voldoen. Dit heeft ook gevolgen voor de manier waarop het metropolitaan bewustzijn van de stad moet worden bevorderd en in stand gehouden.

Het schaalniveau van de stad

De beleidsvorming en de institutionele aanpak in Liverpool worden gekenmerkt door een litanie van economische, sociale en milieuproblemen (Couch, 2003). Hierdoor is het moeilijk voor de stad om zich een nieuw imago als modern metropolitaan centrum aan te meten. Het bewustzijn van de stad is door de moeilijke omstandigheden beperkt gebleven tot de directe agendapunten voor de regeneratie. In feite moet de stad eerst zijn interne problemen oplossen voordat aan een metropolitaan bewustzijn gewerkt kan worden. In dit opzicht heeft Liverpool echter wel innovatief gereageerd op de diverse regeneratiemogelijkheden. De stad heeft verschillende projecten opgezet en diverse parallelle maatregelen geïmplementeerd, die voornamelijk zijn gericht op de renovatie van het stadscentrum. Er is een groot aantal afzonderlijke projecten opgestart op het gebied van ontwikkeling en herontwikkeling. Ook zijn er initiatieven genomen zoals een tuinfestival, een ontwikkelingscorporatie en het aanwijzen van bedrijvenszones. Verder is er veel aandacht voor regeneratie die verband houdt met

cultuur. Het aanwijzen en begrenzen van culturele zones zoals het Carvern Quarter, de Georgian Quarter en de Ropewalks (Couch & Dennemann, 2000) zijn hier voorbeelden van. Dit zijn in het Verenigd Koninkrijk gebruikelijke maatregelen (Couch, 2003). Het zijn echter ook allemaal maatregelen waarbij Liverpool zich vooral op de eigen interne factoren heeft gericht en specifieke locaties binnen de stad de hoogste prioriteit heeft gegeven.

Een andere maatregel die vooral het stadscentrum betreft is het aanwijzen van zones voor 'zakelijke verbetering'. Deze vorm van interventie heeft een lange geschiedenis, die teruggaat op beheer door middel van bedrijfszones zoals dat in Noord-Amerika gebruikelijk is. Dit is in het Verenigd Koninkrijk toegepast op basis van de traditionele vorm van stadscentrumbeheer, zoals die in veel stedelijke gebieden gemeengoed is (Lloyd & Peel, 2008). In het model van zones voor zakelijke verbetering wordt in feite een specifiek gebied in het stadscentrum aangewezen, waarna lokale bedrijven de omgeving beheren. Liverpool heeft de eerste zone van deze soort, een zogenaamd *Business Improvement District*, inmiddels gecreëerd en is bezig een tweede zone aan te geven. Dit bevestigt nog eens het belang dat aan het stadscentrum wordt gehecht en de nadruk die wordt gelegd op het definiëren van verschillende zones voor interventie en toezicht.

De actieve segmentatie van de regeneratieplannen voor Liverpool krijgt verder vorm met de opening van een groot detailhandelsproject: Liverpool ONE. Dit particuliere plan voor ontwikkeling en herontwikkeling is een initiatief van één grote projectontwikkelaar: Grosvenor Estates (Peel & Lloyd, 2008). Hierbij is een groot stuk – zeventien hectare – van het stadscentrum betrokken. Er is één miljard pond uitgetrokken voor de ontwikkeling van winkel-, woon- en vrijetijdsvoorzieningen. Een belangrijk aspect is de bestemming

van het gebied als strategische locatie, die de waterkant van de stad verbindt met het belangrijkste winkelgebied.

De status van Liverpool als Culturele Hoofdstad maakt deel uit van een langer lopend, zich ontwikkelend programma aan regeneratie-initiatieven die zijn genomen als reactie op de ontwikkelingen in Liverpool op het gebied van economie, bedrijfsleven en industrie (Couch, 2003). Op die manier kan Liverpool zelf, ondanks de complexe veranderingen die in de stad plaatsvinden, de relaties tussen het centrum en de buitensteden opnieuw vormgeven, en tegelijk de vitaliteit en cohesie van de zeer verschillende gemeenschappen binnen Liverpool bevorderen (Jones & Wilks Heeg, 2004).

Gezien de geschiedenis van Liverpool en de nadruk die deze stad legt op regeneratie, ligt het voor de hand dat de stad veel energie steekt in de uitvoering van zijn eigen prioriteiten. Dat is niet automatisch bevorderlijk voor het denken en handelen in termen van een metropool.

Het regionale achterland

De vorm van regionalisme die zo kenmerkend is voor Engeland heeft ook gevolgen voor het vermogen van Liverpool om een metropolitaan bewustzijn te ontwikkelen. In Engeland zijn sinds 1997 specifieke regelingen voor planning en toezicht getroffen voor zowel Londen als diverse regio's (waaronder het noordwesten), waarbij een prominente rol is weggelegd voor regionale ontwikkelingsinstanties, overlegorganen en regionale ruimtelijke ordening. Dit geheel is weleens beschreven als "rommelig, onbevredigend en scheef" (Marshall, 2008, p. 100). Momenteel probeert de Britse overheid regionale overheden te stroomlijnen, door regionale ontwikkelingsinstanties de hoofdverantwoordelijkheid te geven over eenduidige, geïntegreerde regionale strategieën, de gemeente meer controle te geven over de economische ontwikkeling

en de samenwerking te bevorderen tussen lokale overheidsinstanties binnen verschillende economische functies. Het resultaat zal zijn dat in regionale strategieën een visie wordt ontwikkeld waaruit blijkt hoe en waar in elke regio economische groei wordt bewerkstelligd. In de praktijk betekent dit dat zij richting geven aan de activiteiten, plannen en investeringen van de lokale ontwikkelingsinstanties, de gemeente en andere regionale partners, op basis van de principes van duurzame ontwikkeling. In deze situatie moet ook Liverpool functioneren binnen de bredere regionale economische strategie. Hierdoor kunnen spanningen ontstaan, aangezien de stad in eerste instantie gericht is op de eigen agenda voor economische regeneratie.

Bij dit alles mag echter niet uit het oog worden verloren dat er in het verleden al eens eerder pogingen zijn ondernomen om een brug te slaan tussen Liverpool en de functionele economische regio van de stad (Couch, 2003). Zo kreeg de regio in 1994 de aanduiding 'Objective 1' van de Europese Unie toegewezen en is bijvoorbeeld het Mersey Partnership opgezet om op regionaal niveau strategische beleidsvorming en veilige investeringen van buitenaf te bevorderen. De beleidsvorming, praktijk en regelingen voor institutioneel regionaal toezicht blijven tot nu toe tot op zekere hoogte informeel en ambigu van karakter (Pemberton & Lloyd, 2008). Praktisch gezien zal Liverpool zichzelf opnieuw moeten positioneren in een bredere strategische regionale context. Daarvoor is een nieuw metropolitaan bewustzijn nodig. Zijn er mogelijkheden om deze verandering te stimuleren? Recente innovaties door instanties suggereren van wel.

Ontwikkelingen vanuit de stad

In Engeland is in 1998 een werkgroep opgezet met als doel een kader te ontwerpen voor de verdere ontwikkeling van stedelijke gebieden, zonder af te wijken van

het nationale beleid voor de economie en de grote steden. De werkgroep onderzocht manieren om de hindernissen te overwinnen bij de toepassing van best practices voor de bestrijding van stedelijke degeneratie en de bevordering van stedelijke regeneratie. Ze pleitte onder andere voor nieuwe fiscale instrumenten ter aanvulling van conventionele instrumenten voor regeneratie en een grotere rol voor maatregelen door particulieren of het bedrijfsleven. Naar aanleiding van deze aanbevelingen steunde de Britse regering een pilotproject met drie zogenaamde *Urban Regeneration Company's (URC's)*, bedrijven voor stedelijke regeneratie, die in 2000 zijn opgericht in Liverpool, Oost-Manchester en Sheffield.

De voornaamste taak van een URC was het in samenwerking met een breed scala aan particuliere en publieke partners stimuleren en realiseren van investeringen in hun stad. De URC's hadden als doel een strategische visie ontwikkelen voor hun jurisdictie en de implementatie daarvan bewerkstelligen door middel van onderhandeling, pressie en het creëren van een gevoel van saamhorigheid in het stedelijke gebied. De URC's waren afzonderlijke juridische entiteiten en bedoeld om een radicale, fysieke transformatie van hun gebied te realiseren aan de hand van een gedeelde strategische visie. Ze werkten nauw samen met de gemeente, lokale werkgevers en bedrijven, dienstverleners, milieuorganisaties en vertegenwoordigers van de lokale gemeenschap. De nadruk werd gelegd op verandering op basis van onroerend goed, zowel in visueel als materieel opzicht. Dit zou ook bijdragen aan een nieuw imago voor de stad, waardoor – hoopte men – meer zelfvertrouwen en bewustzijn zouden ontstaan. Het opzetten van een URC in Liverpool zou het begin betekenen van een nieuwe denktrant en een meer holistische benadering van fysieke verandering. De nadruk die de stad altijd heeft gelegd op afzonderlijke

projecten en het stadscentrum, werd nu verlegd naar een meer strategisch kader. In Liverpool maakte de URC zich sterk voor een coherenter benadering door verschillende activiteiten en investeringen aan elkaar te koppelen.

De werkwijze van URC's werd geprezen door binnenlandse beleidsmakers. De benadering van de URC werd als veel effectiever ervaren dan de gebruikelijke, door de publieke sector aangedreven mechanismen. In 2007 werd dit idee verder uitgewerkt met de introductie van zogenaamde *City Development Company's*, nu bekend onder de naam *Economic Development Company's (EDC's)*: bedrijven voor economische ontwikkeling. De overstap naar EDC's, die een groter ruimtelijk werkgebied hebben dan de oorspronkelijke URC's, weerspiegelt de wens om tot nog strategischere agenda's te komen waarin de stad wordt geherpositioneerd binnen een breder economisch ontwikkelingsbeeld voor stad en regio samen. Dit is een gevolg van het streven om beleid op het juiste ruimtelijke niveau vorm te geven, zodat omstandigheden ontstaan waaronder individuele locaties hun volledige economische potentieel kunnen ontwikkelen. Daarnaast wil men de rol van de lokale overheid bij economische ontwikkeling stimuleren en de betrekkingen tussen de centrale overheid en regionale en lokale instanties verbeteren. Er wordt vanuit gegaan dat dit nieuwe model bevorderlijk is voor ondernemers, beter aansluit op termijnen die gewoon zijn binnen de particuliere sector, zorgt voor betrokkenheid van de belangrijkste partijen en tot een duidelijke economische visie leidt. De bedoeling is om de efficiëntie te verbeteren en te zorgen voor een effectiever ontwerp en realisatie van een economisch bestemmingsplan dan het geval was bij de fysieke regeneratie waarop eerdere instanties de nadruk legden. Ook wil men het algemeen belang beschermen.

Er zijn drie EDC's opgezet, waaronder Liverpool Vision. Dit is een voortzetting van de oorspronkelijke URC, die is gefuseerd met de Liverpool Land Development Company en Business Liverpool. Op die manier zijn de institutionele capaciteiten en netwerken van het bedrijf uitgebreid en heeft het naast nieuwe capaciteiten en resources ook een breder geografisch werkgebied opgeleverd. De raad van bestuur van Liverpool Vision bestaat uit mensen afkomstig uit de lokale gemeenschap, de voornaamste financiers en vertegenwoordigers van de gemeenschap in bredere zin. Deze nieuwe institutionele capaciteiten kunnen de katalysator worden voor een nieuw metropolitaan bewustzijn, gesteund door de resultaten die zijn bereikt in het strategische stadscentrum van Liverpool, en vervolgens uitgebreid naar een breder stedelijk-regionaal gebied. Dat kan een manier zijn om de functionele aspiraties van Liverpool waar te maken en het imago van de stad te verbeteren. De drang om een nieuw metropolitaan bewustzijn te bereiken is dan afkomstig uit de stad zelf en wordt niet opgedrongen vanuit een regionale agenda waarbinnen Liverpool moet functioneren.

Aansturing vanuit Liverpool

Deze discussie draait om het relatief abstracte concept van metropolitaan bewustzijn en heeft te maken met de manier waarop politiek vorm wordt gegeven aan het belang van steden en de strategische rol van stedelijke regio's. De recente ontwikkeling van Liverpool Vision is mogelijk de voorbode van een positievere manier van denken en handelen met betrekking tot de ontwikkeling van zowel de stad als de omringende regio en leidt wellicht tot nieuwe mogelijkheden voor de ontwikkeling van een groter metropolitaan bewustzijn. Dat is onder meer afhankelijk van een functionele afstemming van de ambities op het gebied van economische groei, investeringen, patronen op het gebied van huisvesting en bevolking, en

de interactie tussen diverse stromen bij de realisatie van effectieve agglomeratie. De stad kan hierdoor het imago verkrijgen van een koploper op het gebied van de strategische ruimtelijke planning van stedelijke regio's. De door de stad geleide bevordering van de stedelijke regio, in plaats van een situatie waarin de stad onder de regionale planning valt, kan een eerste bouwsteen vormen voor het metropolitaan bewustzijn van Liverpool. Kort gezegd moet de identiteit van Liverpool als metropool worden gekoppeld aan de stedelijk-regionale constructie. Hierdoor ontstaat behoefte aan een nieuwe stedelijk-regionale identiteit waarmee de betrokkenen zich kunnen identificeren en die vervolgens extra concurrentievermogen oplevert voor de duurzame herinrichting van de metropolitane ruimte.

Greg Lloyd (M.G.Lloyd@ulster.ac.uk) en Deborah Peel (D.Peel@ulster.ac.uk) zijn als onderzoekers verbonden aan de School of the Built Environment van de University of Ulster.

vertaling

Maite François, UvA-Talen

Literatuur

- Couch C. (2003) *City of Change and Challenge. Urban planning and Regeneration in Liverpool*, Aldershot, Ashgate
- Couch C. & A. Dennemann (2000) 'An Urban regeneration and sustainable development in Britain The example of the Liverpool Ropewalks Partnership Cities', *Cities*, jg. 17, nr. 2, p. 137-147
- Jones P. & S. Wilks-Heeg (2004) 'Capitalising Culture: Liverpool 2008', *Local Economy*, jg. 19, nr. 4, p. 341-360
- Lloyd M.G. & D. Peel (2008) 'From town centre management to the Business Improvement District model in Britain: Toward a new contractualism?', G. Morçöl et al. (red.), *Business Improvement Districts: Research, Theories, and Controversies*, Taylor and Francis, New York, p. 71-94
- Marshall T. (2008) 'Regions, Economies and Planning in England after the Sub-national Review', *Local Economy*, jg. 23, nr. 2, p. 99-106
- Peel D. & M.G. Lloyd (2008) 'Redeveloping Paradise? Scale does matter', *Town & Country Planning*, jg. 77, nr. 9, p. 379-380
- Pemberton S. & M.G. Lloyd (2008) 'Devolution, community planning and institutional de-congestion?', *Local Government Studies*, jg. 34, nr. 4, p. 437-451

Sebastian Dembski



Planninginnovaties in het Rijn- Ruhrgebied?

Bij beleidsmakers staat de metropool al een tijd in de belangstelling. Maar of het nu gaat om de Randstad of de Metropoolregio Amsterdam, verder dan bestuurlijke afstemming lijkt het niet te komen. Voor de verdere institutionalisering in dagelijkse praktijken is weinig aandacht. Bij de oosterburen is de Rijn-Ruhr het equivalent van de Randstad. Twee voorbeelden uit deze regio laten zien hoe wel en hoe niet om te gaan met metropoolvorming, instituties en de institutionele context.

Sinds de vroege jaren negentig staat metropoolvorming internationaal hoog op de agenda. In veel landen is er beleid dat stedelijke netwerken bevordert om de internationale concurrentiepositie te verbeteren. Succesvolle voorbeelden van metropoolvorming in polycentrische regio's zijn schaars. Veel van deze regio's bestaan alleen in planningsdocumenten en richten zich doorgaans niet op het metropoli-taanse wij-gevoel maar op de gebrekkige bestuurlijke samenwerking. Inmiddels is de Randstad wel zo diep geworteld in de structuur van het Nederlandse planningsstelsel en het politieke domein dat beleidsmakers zich vaak genoodzaakt zien zich te verbinden aan dit planningsconcept. Niettemin, is het grote succes uitgebleven (Lambregts e.a., 2008).

Net als de Randstad verschijnt Rijn-Ruhr tot ieders verbazing in Peter Hall's befaamde boek *The World Cities* (1966). Sindsdien heeft Rijn-Ruhr de bekendheid van een polycentrische metropool in wording. In de jaren negentig begon ook hier een proces van schaalvergroting en verdere metropoolvorming. Er is dus voldoende reden om naar de metropoolvorming in Rijn-Ruhr te kijken als het Duitse equivalent van de Randstad. Hoe wordt hier middels strategische planning geprobeerd om tot metropoolvorming te komen? Een van de centrale vragen gaat over de capaciteit van de overheid om

metropoolvorming te bereiken in een complexer wordende maatschappij. Hoe heeft men rekening gehouden met de institutionele context alsmede het actief institutionaliseren van de regio? Uit twee episodes van metropoolvorming in dit gebied kunnen we lessen trekken over hoe de overheid metropoolvorming bevorderen kan (en hoe ze het beter niet kan doen). Het zijn twee verschillende manieren op weg naar een metropool. Analogieën met vooral de Randstad en de Metropool Regio Amsterdam verbreden het perspectief.

Metropoolvorming en instituties

In vele Europese regio's is een heroriëntatie op strategische ruimtelijke planning zichtbaar. Metropoolvorming is in eerste instantie een vorm van strategische planning. De context van strategische planning is enorm veranderd. Planning vindt allang niet meer plaats in een machtsvacuüm waar alleen de overheid aan de knoppen draait. Er wordt daarom al langer veel aandacht besteed aan communicatieve doeleinden, zoals planningsmetaforen, concepten, discours- en beeldvorming en symbolische projecten, om andere partijen aan bord te halen. Maar zoals Healey (1999) constateert, zijn communicatieve middelen niet de enige manier om een regio vorm te geven. Institutionele factoren worden bij metropoolvorming over het hoofd gezien.

Strategische planning moet daarom met de geïnstitutionaliseerde praktijken rekening houden en in het bijzonder met patronen van macht.

Instituties zijn sociale normen en handelingspatronen die in de loop der tijd ontstaan zijn en aan een voortdurend proces van herbevestiging onderworpen worden (Salet, 2002). Instituties zijn dus meer dan bestuurlijke analyses van overheidsorganen. Instituties zijn ingebed in een bredere context van sociale relaties (Healey, 1999). De sociale constructie van nieuwe normen en praktijken is een weerspiegeling van gevestigde machtsverhoudingen. Instituties zijn structurend voor individueel handelen, maar niet prescriptief. Ze scheppen verwachtingen over hoe mensen in een bepaalde situatie handelen. Dat bepaalde praktijken over een lange tijd ontstaan zijn, wil niet zeggen dat instituties vastgeroeste patronen zijn. Instituties zijn geen oude roest maar continu onderhevig aan verandering. Institutionele betekenis moet in de dagelijkse praktijk altijd opnieuw bevestigd worden. Alleen op deze manier zijn instituties in staat in een situatie te definiëren wat adequaat handelen is. Dat opent de deur voor institutionele vernieuwing. Institutionaliseren is een proces waarbij institutionele betekenis wordt veranderd, verrijkt of juist verdwijnt. Nieuwe institutionele normen kunnen ontstaan door nieuwe praktijken. In die zin zijn instituties geen pure belemmeringen voor handelen maar zij maken juist anders handelen mogelijk. Niettemin moeten nieuwe praktijken aansluiten aan de gegroeide sociale omgeving van actoren, regels en gevestigde praktijken.

Nieuwe vormen van strategische planning houden daarom rekening met de context waarin planning plaatsvindt (Albrechts, 2004). Nieuwe planningsinitiatieven trachten om een gezamenlijk gedragen systeem van normen te ontwikkelen dat handelingsleidend wordt voor deelnemers in het planningsproces. De proceskant van

planning wordt daarom steeds meer benadrukt. Door het betrekken van belanghebbers wordt getracht een brede coalitie te smeden. Maar een planningsproces zonder zichtbare resultaten zal op gegeven moment waarschijnlijk doodlopen. Voor een goede performance van strategische planning moet eigenlijk het criterium tastbaarheid toegevoegd worden. De nieuwe betekenis moet herkenbaar zijn in praktijken en projecten. Tegelijkertijd blijft belangrijk dat de strategieën en haar symboliek passen bij de bestaande instituties. Gevestigde institutionele praktijken hebben dus sterke invloed op de haalbaarheid van strategische ruimtelijke ambities.

De papieren tijger

Rijn-Ruhr in de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen (NRW) is met elf miljoen inwoners een van de grootste stedelijke agglomeraties in Europa. Vijf steden hebben meer dan vijfhonderd duizend inwoners, maar geen enkele stad is dominant. Zo is Keulen met net één miljoen inwoners de grootste stad maar is Düsseldorf op economisch gebied de sterkste stad. Het Ruhrgebied maakt ook deel uit van deze polycentrische wereldstad en is een zorgenkindje gezien de achterblijvende economische ontwikkeling. Dwars door Rijn-Ruhr loopt ook de grens van de historische provincies Rijnland en Westfalen. Dit is niet alleen een administratieve grens maar vooral een culturele.

In 1995 werd op gezamenlijk initiatief van *Bund* (nationale overheid) en *Länder* (deelstaten) het nieuwe ruimtelijke concept Europese Metropoolregio's (EMR) geïntroduceerd (Adam & Göddecke-Stellmann, 2002). De nieuwe richtlijnen voor ruimtelijk orderingsbeleid vormden een paradigma-wissel; het beleid van evenwichtige ruimtelijke condities in het land (*Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen*) maakte plaats voor een nieuwe focus op metropoolregio's. Deze zijn immers de sociale en culturele centra waar vooruitgang zijn oorsprong heeft en

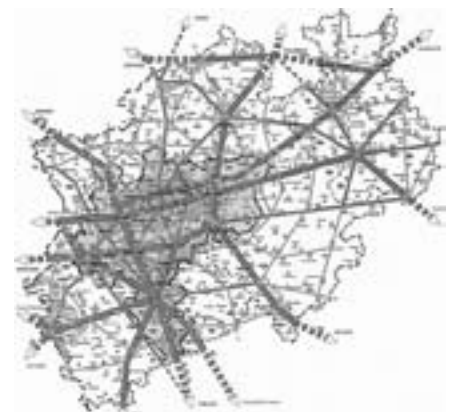
bepalen de concurrentiepositie. Het aantal metropoolregio's wordt in de meest recente richtlijnen uitgebreid van aanvankelijk zes naar intussen elf. In sommige regio's heeft dit concept geleid tot metropolenkoorts; iedereen wilde deel uitmaken van een metropoolregio om zo zijn ontwikkelingskansen te verhogen. Dit heeft tot opmerkelijke constructies geleid. Zo wilden gemeenten deel uitmaken van de metropoolregio Hamburg terwijl ze veel dichterbij de metropoolregio Bremen liggen.

Dit is anders in Rijn-Ruhr. Alhoewel NRW in 1995 de eerste deelstaat was dat de nieuwe ruimtencategorie in zijn *Landesentwicklungsplan* hanteerde en Rijn-Ruhr de status van EMR toekende (figuur 1), is er tot vandaag de dag geen enkele vorm van samenwerking, laat staan gezamenlijk ruimtelijk beleid (Knapp & Schmitt, 2008). De afbakening gebeurde op basis van de bevolkingsdichtheid. De agglomeratie Rijn-Ruhr werd dus Europese Metropoolregio. De EMR Rijn-Ruhr is een construct zonder institutionele onderbouwing. Noch de deelstaat noch de steden lijken geïnteresseerd hier verandering in aan te brengen. Pogingen om een regionaal agentschap op te zetten vonden geen gehoor (Krings & Kunzmann, 1996). Twee projecten die Rijn-Ruhr betekenis hadden kunnen verlenen, zijn in een vroeg stadium gestrand. De magneetweeftrein *Metrorapid* komt niet en de kandidatuur voor de Olympische Spelen 2012 is reeds op nationaal niveau gestrand.

De redenen voor de uitblijvende metropoolvorming in Rijn-Ruhr op institutioneel vlak zijn legio. Ten eerste kent Rijn-Ruhr geen bestuurlijke eenheid. Dit is een wereldwijd gehoord bezwaar, maar als verklaring veel te simpel. Er zijn immers ook succesvollere regio's zoals Frankfurt/Rijn-Main die met soortgelijke problemen worstelen. Een ander probleem zijn de sterk uiteenlopende economische

vooruitzichten. De Rijnas, met vooral Düsseldorf, Keulen en Bonn, doet het economisch goed. Daarentegen krimpen het Ruhrgebied en de andere deelregio's van de agglomeratie Rijn-Ruhr. Economisch sterke subregio's zien er weinig in om met zwakke partners in zee te gaan. Dit is vergelijkbaar met de Randstad, waar de Zuidvleugel veel sterker in de Randstad geïnteresseerd is dan dat de Noordvleugel en Amsterdam dat zijn. Leiderschap is dan ook vanuit de succesvolle steden niet te verwachten. Een grote stedelijke agglomeratie heeft altijd te maken met de machtbalans. Rijn-Ruhr vertegenwoordigd rond zestig procent van de inwoners van NRW. Een sterke Rijn-Ruhr maakt de deelstaat bijna overbodig. De Nederlandse metafoor 'de Randstad en de rest' beschrijft dit probleem treffend. Dit verklaart misschien ook het gebrek aan leiderschap van de deelstaatregering, die geen enkel initiatief genomen heeft samenwerking te stimuleren en Rijn-Ruhr door symbolische investeringen te verbeelden.

Rijn-Ruhr is dus niet meer dan een slapende reus. Tegelijkertijd werken de gemeenten op een lager schaalniveau wel samen, deels gestimuleerd door regionale programma's door de deelstaat (Dembski, 2006). Momenteel is de



Figuur 1 EMR in het Landesentwicklungsplan NRW uit 1995 (bron: MURL NRW, 1995)

deelstaatsregering bezig met een nieuwe Landesentwicklungsplan. Het is interessant in welke vorm de agglomeratie Rijn-Ruhr in het nieuwe plan wordt benaderd en hoe de slapende reus tot leven gebracht zal worden.

Echte metropoolvorming

De *Internationale Bauausstellung* (IBA) Emscher Park in het Ruhrgebied en de vervolgprocessen tonen een geheel andere manier om tot metropoolvorming te komen. De IBA was een initiatief van de deelstaatregering en heeft plaatsvonden van 1989 tot 1999. In de waarneming van buitenstanders lijkt het Emscher Landschapspark dominant (figuur 2). Maar wat er gebeurt is, was veel meer dan de inrichting van een regionaal park. De IBA was bedoeld om op een innovatieve manier dit door industrie zwaar getekende gebied te herstructureren. Tevens was de IBA het startpunt voor metropoolvorming van beneden af door de gemeenten. De IBA was een gedecentraliseerde tentoonstelling met als leidraad planning door projecten. Meer dan honderdtwintig projecten werden naar aanleiding van een openbare oproep geselecteerd op basis van ecologische, economische, culturele, architectonische en sociale kwaliteitscriteria. Om de doelstellingen van de IBA te realiseren werd de IBA-maatschappij opgericht. Een slanke, onafhankelijke planningsmaatschappij zonder formele bevoegdheden die verantwoordelijk was voor het aansturen van projecten en de procesbegeleiding. De nieuwe organisatie was bedoeld om gevestigde handelingspatronen van lokale bestuurders open te breken. Tegelijkertijd werd door deze ingreep de hooggewaardeerde autonomie van het lokale bestuur niet aangetast. Desondanks was de IBA-maatschappij een machtige speler op het regionale toneel. Ze werkte de inhoudelijke richtlijnen uit en beoordeelde de door gemeenten, bedrijven en maatschappelijke organisaties voorgestelde projecten. Ze was als het ware de deurwachter voor het

verkrijgen van subsidies. De deelstaatsregering volgde de adviezen van de planningsmaatschappij unaniem, waardoor deze een machtige en gerespecteerde partij werd. Ze werkte als het ware in de *shadow of hierarchy* (schaduw van de hiërarchie) (Scharpf, 1997)

Hoewel de bouwtenoonstelling inmiddels tien jaar afgelopen is, leeft het gedachtegoed van de IBA verder. Dat komt omdat het begonnen werk van de IBA door verschillende initiatieven opgepakt werd, aanvankelijk met ondersteuning door de deelstaat en later bottom-up door de gemeenten. Na het einde van de IBA werd het omstrede agentschap Projekt Ruhr GmbH gesticht dat enerzijds de projecten van de IBA tot een goed einde moest brengen en anderzijds economische ontwikkelingsprojecten moest doen. Dit was een opmerkelijke stap want het Ruhrgebied kende parallel nog het Kommunalverband Ruhr als samenwerkingsverband van het Ruhrgebied. Het agentschap werd door gemeenten opgevat als een inmenging van het bureau van de minister-president in hun zaken. Ondanks de ongunstige begincondities van Projekt Ruhr heeft het agentschap goed met de gemeenten samengewerkt door open naar ze toe te gaan. Dit resulteerde in een nieuw masterplan voor het Emscher Landschapspark in 2005. Opmerkelijk was dat de gemeenten nu zonder vooruitzicht op afzonderlijke subsidies meededen. Tegelijkertijd werd Projekt Ruhr geïntegreerd in de tot Regionalverband Ruhr omgedoopte regionale instantie.

De versterkte samenwerking in het kader van de IBA heeft tot nieuwe vormen van samenwerking geleid. In 2001 vormden de acht kernsteden van het Ruhrgebied de onderzoeksgroep *Städteregion Ruhr 2030* als onderdeel van het federale programma *Stadt 2030* (Davy, 2002). Hier heeft men met nieuwe vormen van samenwerking geëxperimenteerd, in het bijzonder met het hanteren van nieuwe spelregels voor



Figuur 2 Het Emscher Landschapspark in het Ruhrgebied 2005 (bron: Regionalverband Ruhr)

de intraregionale concurrentie tussen de gemeenten. Een ander indirect gevolg van de versterkte samenwerking is het binnenhalen van de titel Culturele Hoofdstad van Europa in 2010. Niet één stad, maar het hele Ruhrgebied is uitvoerder van dit evenement, waarbij Essen zich om procedurele reden, plaatsvervangend voor de regio, kandidaat stelde. De IBA heeft met haar cultureel beleid de grondslag gelegd. Stedelijke ontwikkeling is een centraal element van beleid. Het evenement levert een bijdrage aan de regionale identiteit en is zo gezien een strategie voor metropoolvorming.

Lessen voor metropoolvorming

De twee episodes verschillen enorm. EMR Rijn-Ruhr is een statement tegen de vrijblijvendheid van de overheid. Het aanvankelijke enthousiasme over dit nieuwe ruimtelijke concept was duidelijk groter dan werkelijke mogelijkheden dit concept tot leven te brengen. Rijn-Ruhr is uiteindelijk ook meer een kunstmatig construct

dat van bovenaf opgelegd werd. Omdat er vervolgens ook niets werd ondernomen om Rijn-Ruhr te institutionaliseren verbaast het niet dat Rijn-Ruhr slechts een grootschalige agglomeratie blijft. De IBA als methode daarentegen, heeft wel een duurzaam proces van regionale samenwerking en nieuwe regionale identiteit weten creëren. Dit gebeurde echter in nauwe samenwerking met de gemeenten en andere lokale actoren buiten de sfeer van de overheid.

In het Ruhrgebied wisten ze heel goed geïnstitutionaliseerde praktijken te analyseren en daarmee om te gaan. Gemeenten in Duitsland laten zich niet graag zeggen wat ze te doen hebben. Ze genieten autonomie van beleidsvoering en lokaal ruimtelijk beleid is niet ondergeschikt aan regionaal beleid maar een onderhandelingsproces (*Gegenstromprinzip*). Tegelijkertijd werden subsidies niet zomaar weggeven maar moesten deze in lijn staan met de intenties en doelen van de bouwtenoonstelling. Hierdoor kon de deelstaat over de doelstellingen van het planningsframe waken tot deze in de hoofden van alle betrokkenen geïnstitutionaliseerd waren. De IBA wist niet onmiddellijk iedereen van de goede bedoelingen met haar aanpak te overtuigen, maar de regionale visie werd vroegtijdig met projecten onderbouwd. Strategische planning moet niet alleen maar een frame produceren maar ook tastbare resultaten voortbrengen die de planningsambitie onderstrepen.

Het Ruhrgebied was in tegenstelling tot Rijn-Ruhr al eerder meer dan een agglomeratie. Ook al praatten de steden in het verleden weinig met elkaar, toch was er een gezamenlijke geschiedenis en soortgelijke problemen. Processen zoals het project *Städteregion 2030* hebben de onderlinge communicatie weten versterken. De regio werd dus nog verder geïnstitutionaliseerd. De Noordvleugel met zijn Noordvleugelconferenties kan



Foto boven: Westpark Bochum op terrein Bochumer Verein, IBA-project. Foto beneden: Landschapspark Duisburg Noord, IBA-project (foto's: Sebastian Dembski)

op een soortgelijk proces terugkijken. De Culturele Hoofdstad van Europa is een verdere stap in het institutionaliseringsproces.

Vergelijkbaar met de Randstad worden ook hier de schaalproblemen duidelijk. Rijn-Ruhr is een conurbatie, dus een aaneenkoppeling van dagelijkse interactiepatronen. Niet ieder thema is passend voor dit schaalniveau. Hier zal het vooral kunnen gaan om internationale place marketing en goedwerkend openbaar vervoer binnen de agglomeratie. De intentie van EMR was puur extern gericht, in de hoop NRW beter op kaart te zetten. Metropoolvorming zal ook werking naar binnen moeten krijgen. Het Ruhrgebied had primair deze interne focus gericht op een betere leefbaarheid om zo vervolgens de concurrentiepositie te verbeteren.

Hier staat de aanname centraal dat de nationale of regionale overheid van plan is om metropoolvorming te stimuleren. Zij hebben ook de financiële mogelijkheden. De behandelde casus geeft daar handvatten voor. De hogere overheid moet een lange adem hebben en over een periode consistent beleid voeren. Dat betekent ook dat er over een langere periode geld beschikbaar is of dat er sturende invloed uitgeoefend wordt. Metropoolvorming van boven lijkt geen optie. Overheden moeten rekening houden met de institutionele context. Het is een proces van behoedzaam sturen en gemeenten de ruimte geven.

Sebastian Dembski (s.dembski@uva.nl) is promovendus bij het Amsterdam Metropolitan Institute for Metropolitan and International Development Studies (AMIDS) aan de Universiteit van Amsterdam en redacteur van *Rooilijn*.

Literatuur

- Adam, B. & J. Göttsche-Stellmann (2002) 'Metropolregionen – Konzepte, Definitionen und Herausforderungen'. *Informationen zur Raumentwicklung*, nr. 9, p. 513-525
- Albrechts, L. (2004) 'Strategic (spatial) planning reexamined'. *Environment and Planning B*, jg. 31, nr. 5, p. 743-758
- Davy, B. (2002) 'Wilde Grenzen. Die Städteregion Ruhr 2030

als Möglichkeitsraum'. *Informationen zur Raumentwicklung*, nr. 9, p. 527-537

Dembski, S. (2006) 'Duitse Regionalen: succesverhaal voor regio's?'. *Rooilijn*, jg. 39, nr. 7, p. 388-395

Hall, P. (1966) *The World Cities*. Weidenfeld and Nicolson, London

Healey, P. (1999) 'Institutionalist Analysis. Communicative Planning, and Shaping Places'. *Journal of Planning Education and Research*, jg. 19, nr. 2, p. 111-121

Knapp, W. & P. Schmitt (2008) 'Discourse on 'Metropolitan Driving Forces' and 'Uneven Development': Germany and the RhineRuhr Conurbation'. *Regional Studies*, jg. 42, nr. 8, p. 1187-1204

Krings, J. & K.R. Kunzmann (1996) 'Eine kommunale Agentur Rhein-Ruhr. Eine Ideenskizze zur Zukunft des Kommunalverbandes Ruhrgebiet'. *RaumPlanung*, nr. 72, p. 51-53

Lambregts, B., L. Janssen-Jansen & N. Haran (2008) 'Effective governance for competitive regions in Europe: the difficult case of the Randstad'. *GeoJournal*, jg. 72, nr. 1-2, p. 45-57

Salet, W.G.M. (2002) 'Evolving Institutions. An International Exploration into Planning and Law'. *Journal of Planning Education and Research*, jg. 22, nr. 1, p. 26-35

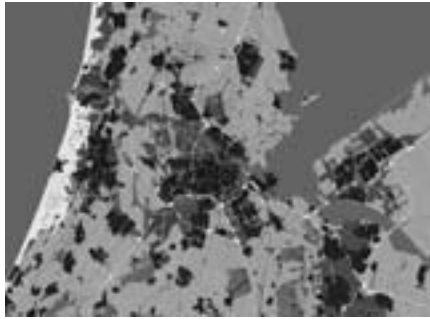
Scharpf, F.W. (1997) *Games Real Actors Can Play: Actor-Centered Institutionalism in Policy-Research*. Westview Press, Boulder, CO



Landschapspark Duisburg Noord, IBA-project (foto: Sebastian Dembski)

Rick Vermeulen en Eric van der Kooij

Proces, vorm en ambitie in Amsterdam



De gemeente Amsterdam maakt haar plannen niet langer voor de stad maar voor de metropool. Het is echter lang niet altijd duidelijk wat daar precies mee wordt bedoeld. Aan de hand van concrete voorbeelden en een onderscheid tussen planologisch proces en vorm wordt getracht dit te verduidelijken. Regionale governance en internationale allure moeten de ambities van de metropool Amsterdam verwezenlijken.

Ieder zichzelf respecterende stad heet opeens een metropool te zijn. Steden zo verschillend als Rennes, Nairobi en Boston hebben een metropolitaan programma. De belangstelling voor metropolen wordt met dit themanummer van *Rooilijn* nog eens extra onderstreept. Naast beleidsmakers adopteren ook academici de metropool als de nieuwe stad (Bourdin, 2005; Salet e.a., 2003). Het fenomeen stad wordt steeds minder interessant. Het is de metropool die gepland moet worden! Dit artikel gaat in op de verschillen die er zijn tussen de manieren waarop naar metropolen gekeken wordt. Aan de hand hiervan wordt de ontwikkeling van de metropoolregio Amsterdam of Amsterdam Metropolitan Area (AMA) bekeken. Wat verstaat de gemeente eigenlijk onder metropoolontwikkeling?

Metropolitane ambivalentie

Verschillende auteurs en beleidsmakers lijken verschillende redenen te hebben om het concept stad te verwisselen voor metropool. Dat het gaat om de grootste vormen van menselijk samenklonteren lijkt voor de meesten een gegeven. Voor sommigen is een metropool een grote stad als Londen, Amsterdam of Chicago, voor anderen een grootstedelijke regio als de San Francisco Bay Area of het Ruhrgebied. Weer anderen gebruiken metropool om een verandering in het gebruik van de stad

aan te geven en nog weer anderen zien de term metropool als middel om eenheid te brengen tussen verschillende maar functioneel met elkaar verbonden kernen. Soms gaat het over netwerken van steden zoals in de Randstad, soms over gebieden met een sterke hiërarchie zoals Parijs. De ironie wil dus dat de metropool vooral een concept is om een schaal aan te geven (groter dan de stad) maar dat deze schaal juist een van de grootste twistpunten is bij de definiëring van het begrip.

Deze onduidelijkheid lijkt vooral voort te komen uit de vermenging van een traditionele kijk op de metropool en een nieuwe invulling die aan het begrip is gegeven. De plotselinge populariteit betekent namelijk niet dat 'de metropool' een nieuw concept is. Zoals met zoveel zaken gaat het hier om een opgepoetst thema, dat vanuit verschillend perspectief hergebruikt wordt. In vele inmiddels klassieke teksten wordt gesproken over planning op een metropolitane schaal (zie bijvoorbeeld Foley, 1964). Meestal gaat het hier over functionele verbanden. Dit komt voort uit de constatering dat de grootste stedelijke regio het schaalniveau is waarop de meeste relaties zich afspelen. Mensen trekken zich bij het wonen, werken en recreëren niets aan van stadsgrenzen. Concepten als het *Daily Urban System* (*DUS*) en *Functional Urban Region* (*FUR*)

werden geïntroduceerd om dit fenomeen te duiden. Het belang van de regio in het dagelijkse leven werd nog meer manifest met het vergroten van het gebied van activiteitenpatronen. Het groeiker-nenbeleid en de suburbanisatie van de middenklasse zorgden in Nederland voor een toenemende functionele relatie tussen stad en omliggende kernen: de metropool was de stad en haar achterland. In eerste instantie bracht dit vooral een formeel bestuurlijk vraagstuk met zich mee. Hoe kunnen grootstedelijke gebieden bestuurd worden dwars door sectorale belangen en gemeentegrenzen heen? Hierop werd aanvankelijk gereageerd met het voorstellen van allerlei regionale en bovenstedelijke organen. Geleidelijkaan bleken deze moeilijk te realiseren. Bovendien losten de wel verwezenlijkte autoriteiten maar een deel van de problemen op en zorgden tevens voor spanningen tussen de oude en de nieuwe bestuurslaag (Barlow, 1991). De nadruk verschoof daarom naar meer informele samenwerkingsverbanden. Deze veranderende aanpak wordt getypeerd als een verandering van *government* naar *governance* (Stoker, 1998).

Bij de hernieuwde interesse lijkt meer aan de hand dan een focus op schaal en het DUS. Niet langer gaat het enkel om de stad en haar ommeland, de positie van de metropool in de wereld is van toenemend belang. Metropool is de term voor de vanzelfsprekende centra in de wereld. Deze beconcurreren elkaar op velerlei zaken als bedrijven, arbeidskrachten, evenementen, toeristen, leefmilieus en investeringen. Metropool duidt dus ook op een supranationale oriëntatie en op economische macht.

We hebben te maken met een ambivalent begrip. Wanneer over metropolitane ontwikkeling gesproken wordt, kan hiermee zowel op regionaal-stedelijke ontwikkeling als op veranderende internationale concurrentiekracht worden bedoeld. Aan

metropolitane ontwikkeling of maatregelen kan verschillend betekenis worden gegeven. Sommigen gaan uit van een regionaal perspectief, anderen bekijken de metropool internationaal. Vanuit dit oogpunt lijkt het verstandig eens dieper in te gaan op de ontwikkelingen die door Amsterdam als metropolitaan worden aangeduid. Waar gaat het hier nou precies over? Aan de hand van een onderscheid tussen het planologisch proces en de vorm wordt duidelijk gemaakt waarin de gekozen aanpak verschilt ten opzichte van 'stads' beleid.

Strategie in Amsterdam

Om te begrijpen hoe de huidige planningspraktijk van de gemeente Amsterdam aansluit bij die aspecten die momenteel spelen bij de metropooldiscussie is een klassiek onderscheid tussen vorm en proces van belang (Fainstein, 2000). Procesmatig wordt gekeken naar de manieren om tot een plan te komen. Het gaat hierbij vooral om welke actoren participeren met welke middelen en welke machtsverhoudingen hieruit voortkomen. In het theoretische debat over metropoolvorming wordt deze procesmatige invalshoek vertegenwoordigd door de zoektocht naar een geschikte bestuurlijke organisatie op regionaal niveau. De vorm van een plan heeft betrekking op het gewenste eindbeeld. Traditioneel wordt dit aspect van planning vertegenwoordigd door de blauwdruk. De manier waarop het doel bereikt wordt krijgt minder aandacht in analyses dan het eindbeeld zelf. Dit is sterk gerelateerd aan het beeld van de metropool als wereldstad. Beide aspecten lijken van belang in het metropolitane beleid van Amsterdam.

Procesmatig is vooral het plaatsen van het plan in een bredere context van groot belang. Grootstedelijke regio's zijn netwerken van knooppunten en stromen. Gebieden zijn ingebed binnen deze stromen. Stations zijn knooppunten

van forenzen en verbinden werk- en woonplaats. In winkelgebieden als de Kalverstraat en de Albert Cuypmarkt komen bezoekers uit de regio en verder samen. Het Amsterdamse Bos wordt, evenals Waterland en de Scheggen, evenzeer gebruikt door mensen uit Amsterdam als uit de omliggende gemeenten. Procesmatig vereist metropolitaan plannen het plaatsen van een project in deze context van regionale activiteitensystemen. De disproportioneel hoge dichtheid van theaters in Amsterdam is niet te verklaren vanuit de Amsterdamse vraag naar cultuur alleen. Het besef dat ook mensen uit buur gemeenten en toeristen in Amsterdam naar het toneel willen, maakt dit hoge aandeel meer begrijpelijk. Dit vergt het nadenken over ruimtelijke ingrepen vanuit een bredere context. Regionale bereikbaarheid, spreidingsvraagstukken en locatiebeleid gaan een rol spelen. Procesmatig probeert de gemeente Amsterdam meer dan in het verleden aandacht te schenken aan de metropolitane context van het plan.

Een concreet voorbeeld van de veranderende manier van kijken is de planvorming rond het Surinameplein. Het ontwerpen van een nieuw profiel en functiepakket voor dit plein lijkt in eerste instantie vooral een lokale opgave. Wanneer dit plein echter wordt gezien als een stadspoort en plek waar duizenden forenzen dagelijks Amsterdam binnenkomen krijgt het plan een heel andere opgave. Het stadsdeel is niet langer het referentiekader van de planmakers. Het plein kan een veel grotere waarde hebben met de realisatie van een parkeergarage met goed aansluitend openbaar vervoer en een bovenlokale, publiekstrekkende functie.

In het proces speelt synergie met andere projecten een rol. Hiertoe heeft de gemeente Amsterdam de Waartsen in het leven geroepen. Dit zijn informele

overlegorganen waarin de ruimtelijke ontwikkelingen in een bepaalde windrichting van Amsterdam onderling besproken en gecoördineerd worden. Zo vormen de Waartsen een kraamkamer van nieuwe ideeën en impulsen die ontstaan door nieuwe inzichten en samenhang tussen projecten. Hierdoor blijven verschillende projectgroepen en overheden op de hoogte van elkaars activiteiten, ontstaat synergie en complementariteit en worden kennis en inzichten gedeeld. Pure regionale governance dus. Een goed voorbeeld van de kracht van de Waartsen is de vorming van de zogenaamde Sportas die loopt van het Olympisch Stadiongebied naar het Wagnerstadion in Amstelveen. Binnen dit gebied zijn veel sportfaciliteiten gevestigd waaronder vele met een rijke traditie en een hoog ambitieniveau. Rondom deze faciliteiten speelden allerlei ruimtelijke ingrepen en initiatieven. Van onderlinge coördinatie was echter geen sprake. Sommige initiatieven gingen uit van de gemeente Amsterdam, anderen van de stadsdelen, de gemeente Amstelveen of private partijen zoals sportverenigingen. Door binnen de Sportas deze projecten te coördineren en te zoeken naar functies die hieraan complementair kunnen zijn, is het gebied nu meer dan alleen een verzameling faciliteiten. Een sportief cluster versterkt het sportieve imago van de stad Amsterdam.

Het plaatsen van plannen in een metropolitane context stelt dus nieuwe opgaven, gericht op het creëren van synergie tussen plekken en plannen die voorheen niet met elkaar in verband werden gebracht. Aan de andere kant wordt in de metropolitane strategie van Amsterdam ook aandacht besteed aan de vorm. Aan het eind van de jaren negentig leek de ontwikkeling van de stad compleet. Veel mooie projecten waren opgestart en het leek tijd voor de stad om hiervan

te gaan profiteren. Amsterdam was de onbetwiste eerste stad van Nederland, de noodzaak van een sterke visie op de toekomst werd niet ingezien.

Op de achtergrond sluimerden echter verschillende ontwikkelingen. Amsterdam werd ongemerkt opgenomen in een globaliserende wereld. Amsterdam is niet alleen het centrum van Nederland, haar aantrekkingskracht draagt veel verder. Steeds meer toeristen en internationale congressen lijken Amsterdam, traditioneel al een van de meest toeristische steden in Europa, te vinden. Internationale bedrijven in de financiële dienstverlening, creatieve industrie en zakelijke dienstverlening vestigen zich in Amsterdam: Cisco in Bullewijk, Mexx in het oude Nissangebouwen en Vodaphone aan de IJ-oevers. Logistieke bedrijven met netwerken over de hele wereld zitten rond Schiphol, de haven en verschillende distributiecentra in de regio. Amsterdam maakt deel uit van internationale stromen van informatie, mensen en kapitaal. Langzaam maar zeker realiseerde de gemeente zich dat dit een andere opgave stelt voor de fysieke structuur van de stad. Amsterdam was rijkelijk toegerust voor een rol als nationale stad, een internationale metropool is toch wat anders. Vergelijkingen met andere steden in Nederland kunnen moeiteloos doorstaan worden. In internationale lijstjes staat Amsterdam vaak hoog maar is de concurrentie van steden als Milaan, Barcelona, Kopenhagen en München stevig. De ruimtelijke opgave moet dan ook gezien worden als die van een internationale metropool.

Dit heeft geleid tot verschillende nieuwe doelstellingen. De hotelcapaciteit moet omhoog om qua aanbod en prijs te kunnen concurreren. Metropolitane parken moeten worden ontwikkeld om internationaal toptalent een prettig recreatief milieu te bieden. Datzelfde toptalent moet worden gehuisvest in aansprekende woningen. Internationale evenementen

moeten georganiseerd om Amsterdam op de kaart te zetten en de gastvrijheid, ondernemerszin en het organisatievermogen van de stad te tonen. De internationale bereikbaarheid moet verbeterd worden, zowel reëel als virtueel. Hoewel de AMA grofweg Amsterdam en haar omliggende gemeentes beslaat, is de schaal hierbij van ondergeschikt belang. Belangrijkste reden is dat de vorm van de metropool Amsterdam primair wordt bekeken vanuit internationaal perspectief. Afbakening van het relevante gebied gebeurt meestal op functionele gronden. Waar kan synergie ontstaan tussen Amsterdam en omliggende gemeentes zodat de regio zich internationaal positief kan profileren? De focus hierbij ligt op metropolitane functies en sectoren. Een goed voorbeeld hiervan is de promotiecampagne I Amsterdam die voort is gekomen uit de initiatieven rond Amsterdam Topstad. Met deze campagne profileert niet alleen Amsterdam zich maar ook de regio. I Amsterdam is de hele Noordvleugel. Voor een internationale bezoeker die aankomt op Schiphol maakt het niet uit dat hij niet in Amsterdam maar in de Haarlemmermeer aankomt. Zolang hij maar geen hinder ondervindt van de gemeentegrens.

De metropolitane ambitie

Botst de regionale focus van het proces dan niet met de internationale focus van de vorm? Worden de regionale ontwikkeling van de metropoolregio en de internationale profilering van Amsterdam niet ten onrechte door elkaar gehaald in het ambigue concept van de metropool? Op het eerste gezicht lijkt ook de praktische invulling van het metropoolconcept door de gemeente Amsterdam divers en ongecoördineerd. In de praktijk zijn internationale concurrentiekracht en regionale integratie echter twee zijden van dezelfde medaille. Voor het aantrekken van internationaal financieel en creatief toptalent zijn luxe woon- en recreatiegebieden in de regio onontbeerlijk. Een goed regionaal vervoerssysteem moet deze gebieden toegankelijk maken. De druk op

het beperkte grondgebied van Amsterdam betekent bovendien dat bepaalde functies die noodzakelijk zijn voor de metropool in andere gebieden zullen komen te liggen. Toen de binnenstad van Amsterdam volliep werden gebieden langs de ring als Sloterdijk, Amstel III en later de Zuidas en het Arenagebied ontwikkeld. Nu ook deze gebieden vollopen moet weer een schaal verder gekeken worden. Amsterdam is in internationaal perspectief met 745.000 inwoners een kleine stad. Een internationale rol zou gezien het volume irrealistisch zijn. Wanneer de kwaliteiten van de regio met die van Amsterdam geïntegreerd worden ontstaat een meerwaarde. Een goede coördinatie is dan noodzakelijk. Afspraken moeten gemaakt worden over de meest kansrijke kantoren- en bedrijventerreinen, zodat gemeenten elkaar niet uit de markt prijzen. Daarnaast moet gekeken worden welke groengebieden cruciaal zijn voor de regio en behouden moeten worden. Alleen daarom al is een regionale focus op lokale projecten al onontbeerlijk.

Internationale oriëntatie en regionale integratie komen dus bijeen in lokaal beleid. Samengevat in de metropoolambitie van Amsterdam zijn deze twee onlosmakelijk met elkaar verbonden. Er kan weer wat in de stad: Amsterdam is niet af wanneer de stad een metropool wil zijn. Aan de andere kant vereist het kijken naar plekken op een grotere schaal nieuwe ingrepen. Kortom, door naar Amsterdam als metropool te kijken, openen nieuwe perspectieven, dienen zich nieuwe opgaven aan en kunnen we de ruimtelijke kwaliteit van de stad verbeteren. De metropool is dus van theoretisch concept (FUR/DUS) veranderd naar praktische aanjager van ruimtelijke ontwikkelingen (AMA). Veel belangrijker dan een concrete planningsstrategie voor een theoretisch divers planningsconcept is de metropolitane ontwikkeling van Amsterdam voor de stad zelf. Zowel het

plaatsen van plannen in regionaal als in internationaal perspectief zorgt voor een kwalitatief hogere opgave. De metropool Amsterdam is dan ook vooral een kwalitatieve ambitie.

Rick Vermeulen (rick.vermeulen@dro.amsterdam.nl) is planoloog bij het Metropoolteam van de Dienst Ruimtelijke Ordening van de Gemeente Amsterdam en redacteur van *Rooilijn*. Eric van der Kooij (e.vanderkooij@dro.amsterdam.nl) is teamleider van het Metropoolteam van de Dienst Ruimtelijke Ordening van de Gemeente Amsterdam.

Literatuur

- Barlow, I.M. (1991) *Metropolitan Government*. Routledge, London and New York
- Bourdin, A. (2005) *La Métropole des individus*. La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube
- Fainstein, S.S. (2000) 'New Directions in Planning Theory'. *Urban Affairs Review*, jg 35, nr. 4, p. 451-478
- Foley, D.L. (1964) 'An Approach to Metropolitan Spatial Structure'. M.M. Webber e.a. (red.), *Explorations into Urban Structure*. University of Pennsylvania Press, Philadelphia
- Salet, W., A Thornley & A. Kreukels (red.) (2003) *Metropolitan Governance and Spatial planning. Comparative case-studies of European City-Regions*. Spon Press, London and New York
- Stoker, G. (1998) 'Governance as theory: Five propositions'. *International Social Science Journal*, jg. 50, nr. 55, p. 17-28



I amsterdam: het motto van de Amsterdamse citymarketing

Kees Joustra

Metropoolregio is geen geheim genootschap in achterkamertjes

De Metropoolregio Amsterdam heeft de ambitieuze doelstelling om tot de top 5 van Europa te behoren. Met de hete adem van Stockholm, München en Madrid in de nek is dat een flinke opgave. Kees Joustra, altijd actief geweest met ruimtelijke opgaven op regionaal niveau, is nu programmamanager Metropoolregio Amsterdam bij de provincie Noord-Holland. Joustra licht toe op welke manier de regio haar krachten bundelt: “Laat één ding duidelijk zijn, de samenwerking is informeel en daarmee flexibel, juist dat maakt ons effectief”.

Samantha Volgers en Michel van Wijk

“Op de Europese lijst van de top twintig van stedelijke regio’s staat de Randstad op de negende plaats. Dat vinden het kabinet en de bestuurders in de metropoolregio te laag. Onze ambitie is om in de top vijf te komen. Gezien de kwaliteiten van het landschap en de historische steden rond Amsterdam, maar ook de nabijheid van Schiphol tot verschillende steden, is dat mogelijk. Het landschap met afwisselende natuur- en recreatiemogelijkheden is echt een kwaliteit. Buitenstaanders zien dat vaak eerder dan wij zelf. Die kwaliteit moet behouden blijven. De belangrijkste opgave daartoe is de ontsluiting en de verbindingen met het metropolitane landschap. Ook op dit gebied wordt door provincies en gemeenten samengewerkt.”

Welk doel moet met de Metropoolregio Amsterdam bereikt worden?

“Het gaat om het vasthouden van de internationale positionering. Dat geldt zowel voor bedrijvigheid als voor toerisme. De positie van Schiphol is ontzettend belangrijk. De relatie tussen Schiphol

en haar omgeving is altijd cruciaal geweest. Een luchthaven brengt altijd spanning met zich mee. Aan de ene kant is het goed voor de werkgelegenheid en zonder Schiphol hadden we deze metropolitane positie niet. Maar het heeft ook een tol, denk aan de geluidshinder en bereikbaarheidsproblemen. Gezien de complexe situatie gaat het nu redelijk goed.

Daarnaast speelt de vraag hoe we er voor zorgen dat de drie ports – Schiphol, Haven Amsterdam en Greenport Aalsmeer – zich zo goed mogelijk kunnen ontwikkelen. Er moet huisvesting zijn voor de werknemers vanuit Nederland én voor expats. Want naast leuk werk willen ze hier prettig kunnen leven. De Metropoolregio, inclusief Utrecht, fungeert als een magneet. De oriëntatie is specifiek op deze regio omdat mensen hier hoogwaardig kunnen werken en studeren. De combinatie van woon- en werkmilieus en bereikbaarheid geeft de voedingsbodem voor innovatieve ontwikkelingen. Een metropool ben je door deze magneetwerking.”



Heeft de Noordvleugel zich niet bewust bestuurlijk losgetrokken van de Randstad?

“Ik ben het niet eens met de stelling dat wij ons hiertegen zouden afzetten. Op verschillende terreinen werken wij juist nauw samen. Zoals recentelijk in de visie op het Groene Hart, dat is een coproductie van provincies. Het is ook een van onze primaire taken om een visie te geven op het landschap. Maar ook op het gebied van recreatie, kustbeheer en bereikbaarheid werken we intensief samen in Randstad Urgent. De A 4 wordt daarin bijvoorbeeld als één corridor neergezet. Vergeet verder niet dat de Noordvleugel en de Zuidvleugel samenwerken met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) voor Randstad2040. Er wordt dus samengewerkt in gevallen waarin het geen zin heeft om alleen voor je eigen belang te gaan. Voorkomen moet worden dat een weg bij de provinciegrens doodloopt, zoals vroeger bij Vogelenzang is gebeurd. Maar feit is dat er zowel binnen de Noordvleugel als binnen de Zuidvleugel een logische samenhang is als het gaat om wonen, werken

en verkeer. Die dingen worden op dat regionale niveau georganiseerd. Waar de samenhang is moet je hem organiseren. Niet andersom.

Hoe is de samenwerking binnen de Metropoolregio tot bloei gekomen?

“De samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam is ontstaan vanuit de urgentie van de regionale woningbouwopgave. De Rijksoverheid heeft eind jaren negentig nadrukkelijk de vraag voorgelegd hoe wij onze woningbouwopgave van 150.000 woningen dachten te realiseren. Alle partijen beseften direct dat dit een regionale opgave is. Vanuit dat krachtenveld is de samenwerking begonnen via de Muiderslotconferentie en het beperkt zich al lang niet meer tot de woningbouw.

De Noordvleugelconferenties liggen aan de basis van de metropoolvorming. Tot op heden hadden deze conferenties nog sterk het karakter van bestuurdersbijeekomsten. Daar moet verandering in komen. Bij de opzet waren er vooral

bestuurders betrokken omdat die vanuit hun functie sneller het belang van de metropoolvorming inzagen. Op de volgende conferentie komen daar volksvertegenwoordigers bij en ook voor burgers worden we bereikbaar via de website (www.metropoolregioamsterdam.nl - red.). Er komt een deelprogramma om de volksvertegenwoordigers meer te binden. Zij waren van mening dat ze te weinig bij de ontwikkelingen werden betrokken. En daarbij hebben zij een punt. Het programma is nog een verrassing, maar buiten kijf staat dat op de conferentie volksvertegenwoordigers van verschillende bestuurlijke niveaus het gesprek met elkaar aangaan. Immers, tegenstellingen ontstaan vaak omdat men elkaar niet kent.

Het politiek en maatschappelijk draagvlak moet groeien. Betrokkenheid en aansluiting krijgen bij het beeld van metropoolvorming is veel gemakkelijker bij bestuurders dan bij volksvertegenwoordigers. We zullen dus meer moeten communiceren met de volksvertegenwoordigers en dat is precies wat we gaan doen in de fase die voor ons ligt. De metropoolvorming moet worden opengebroken zodat duidelijk is dat het geen geheim genootschap in achterkamertjes is.”

Moet de Metropoolregio als bestuurslaag op termijn worden geformaliseerd om beslissingen democratisch te legitimeren?

Daarover zijn de meningen verdeeld. Gedeputeerde Ton Hooijmaijers denkt daar bijvoorbeeld anders over dan wethouder Maarten van Poelgeest. De eerste stroming zegt dat je moet afstemmen op het schaalniveau dat ertoe doet. Dat betekent democratisch legitimeren met een bestuur en volkvertegenwoordiging op het niveau van de Metropoolregio. De tweede stroming houdt liever het huis van Thorbecke in stand, waarbij gemeenten, provincies en rijk als bestuurlijke entiteiten overeind blijven. Dan vindt daarbinnen uiteindelijk de legitimering plaats. Zo gaat het nu met de nieuwe structuurvisie van de provincie. In informele setting is het ontwikkelingsbeeld voor de regio neergezet. Dat geldt als bouwsteen maar niemand kan zich erop beroepen. Pas in de structuurvisie, die later door de provincie wordt vastgesteld, vindt de legitimering plaats. Dat gebeurt dan op provinciaal niveau. De gemeente stelt op gemeentelijk niveau haar eigen

structuurvisie vast. Maar de richting die we qua ruimtelijke strategie op willen is in informele setting wel al duidelijk geworden en daarvan maken we dankbaar gebruik.”

U stelt dat de informele samenwerking vooral voordelen heeft. Kunt u dat toelichten?

“De informele samenwerking is een pluspunt en maakt de regio flexibel. Uitgangspunt daarbij is de samenwerking vanuit de opgave te organiseren. Er zijn geen harde territoriale grenzen. We praten ook binnen Flevoland met Almere over de schaalprong, en met Lelystad over het overnemen van vluchten van Schiphol en wellicht gaan Alkmaar en Hoorn erbij horen vanwege de woningbouwopgave. We kunnen op deze wijze zo flexibel zijn als nodig is voor de gestelde opgave. Het betekent dat we niets formaliseren en geen tijd hoeven te besteden aan bestuurlijke hervormingsstudies. De kracht van onze samenwerking is dat ook externe veranderingen opgevangen kunnen worden zonder dat het onze regionale samenwerking onder druk zet. Als bijvoorbeeld het aantal stadsdelen minder wordt of de stadsregio krijgt andere of minder bevoegdheden, dan is onze samenwerking robuust genoeg om die veranderingen op te vangen. Zelfs als de provincies Noord-Holland met Flevoland zouden samengaan, wat in deze kabinetsperiode geen discussiepunt is, is het informele samenwerkingsmodel robuust genoeg om de verandering aan te kunnen.

De informele samenwerking is ook sterker omdat partijen minder snel geneigd zijn uit te stappen. De drempel om op te stappen is weliswaar lager dan in een formeel samenwerkingsverband, maar Almere is destijds wel uit het (formeel georganiseerde) Regionaal Orgaan Amsterdam gestapt terwijl hier nog niemand is opgestapt. Partijen blijven betrokken omdat de belangen om mee te doen groter zijn dan de eventuele voordelen als wordt uitgestapt. Ga dus uit van het belang en niet van de drempel.”

Kan in de toekomst een gemeente als Ronde Venen onderdeel uitmaken van de metropool?

“Dat sluit ik niet uit. Een Amstelvener of een Ronde Vener die zich niet direct metropoliet voelt en gehecht is aan zijn eigen buurtje, is toch ook bewoner van de metropool. Het is van belang dat er lokaal georganiseerd wordt, maar dat dit

vanuit een gemeenschappelijke regionale visie gebeurt. Want ook kleine gemeenten dragen bij aan de metropoolvorming en moeten daar vanuit hun unieke positie in meedenken. Dit helpt de metropool vooruit. In die lijn kunnen partijen elkaar ook makkelijker vinden. Bepalend is of er gezamenlijke opgaven liggen die ons binden.”

Welke rol kan de provincie Noord-Holland spelen met sterke partijen als Amsterdam, Haarlemmermeer en Almere in de Metropoolregio? “Het klinkt paradoxaal, maar ik ben blij met deze sterke partners. Het betekent namelijk dat het partijen zijn waar je afspraken mee kan maken en op kan bouwen. Bovendien valt er altijd wat te halen en te brengen. En we hebben een gezamenlijke missie: de metropoolvorming. Met de provincies, de stadsregio en de drie grote gemeenten bestaat de mogelijkheid een lobby op te zetten in de richting van het Rijk.

Provincies werken bij dit soort opgaven met een programmamanagement dwars door de sectoren binnen de directie beleid heen. Hierdoor ben je als programmamanager een spin in het web. Andere organisaties, zoals Amsterdam, hebben de metropolitane opgaven verdeeld via diensten of sectoren. Zelf vind ik onze werkwijze goed passen bij de opgave die we hebben.

De rol van de provincie wisselt per onderwerp. Hoe meer er sprake is van een provinciaal belang, hoe actiever we uiteraard zijn. Zo zijn we samen met Amsterdam voorzitter van de bestuurlijke kerngroep Metropoolregio. Deze kerngroep richt zich vooral op de conferenties. Bij het bereikbaarheidsplatform van de Metropoolregio was gedeputeerde Mooij voorzitter, nu is dat onder leiding van de Stadsregio Amsterdam. De economiepoet PRESS (platform regionaal economische samenwerking en stimulering) is een portefeuillehouderoverleg en sectoraal georiënteerd. Dat komt weer voort uit de integrale Noordvleugelconferentie waarbinnen afspraken zijn gemaakt. De provincie is ook voorzitter van het Bestuursforum Schiphol. Samen met Flevoland is de provincie Noord-Holland voorzitter van het metropolitane landschap. Bij de studie naar een nieuw tracé voor openbaar vervoer tussen Schiphol,

Amsterdam, Almere en Lelystad zijn we deelnemer. En zo kun je nog wel even doorgaan. In het hele spectrum moet er evenwicht zijn in de rollen die worden gespeeld. Daarvoor moet worden bepaald wat tot het provinciaal belang hoort. Dat is niet eenvoudig en niet altijd eenduidig. Het is aan ons om dat goed te definiëren in onze structuurvisie.”

Kunt u van dit provinciale belang een voorbeeld geven?

“Kijk naar onze inzet in het buffergebied Kennemerland, tussen Amsterdam en Haarlem. De afweging daar is een tussen ruimteclaims van de haven, de stad en de natuur. Dit ligt erg gevoelig. Afgesproken is dat de Haven Amsterdam tot 2020 niet zal uitbreiden naar het westen. Maar er is wel stedelijke druk vanuit Amsterdam op de haven zelf. Immers, hoe meer je inzet op transformatie in de stad, des te meer bedrijfsterrainen en haventerreinen worden omgezet in woongebieden. Dan is de vraag waar die bedrijven moeten worden ondergebracht. Door de gemaakte afspraken blijft de groene buffer tot Haarlem in stand. Het is uiteindelijk de kunst om de regio zo te organiseren dat niet wordt gedacht vanuit een epicentrum dat alles naar buiten laat wijken. Je moet ook door de ogen van andere partijen naar de regio kunnen kijken.

Met de gemaakte afspraken voor de buffer Kennemerland zijn natuurlijk niet alle problemen van tafel. Er komen in de toekomst weer nieuwe ruimteclaims bij. Het is wel goed dat de claims duidelijk gemarkeerd zijn. De haven kan nu niet zomaar uitbreiden en zal goed kijken wat op het eigen terrein kan. Dat laatste geldt overigens voor alle claims op de schaarse ruimte. Door slim om te gaan met de beschikbare ruimte en keuzes te maken waar we wel of niet ruimte voor willen bieden in de regio kunnen bijvoorbeeld de unieke landschappelijke en recreatieve kwaliteiten van het gebied rondom Spaarnwoude worden versterkt.

En wie weet staan we mede dankzij de regionale samenwerking over een aantal jaren in de top vijf. Hoewel met een zesde plaats ook niets mis is.”

Samantha Volgers (samantha@bureaumiddelkoop.nl) is als adviseur en onderzoeker werkzaam bij Bureau Middelkoop. Michel van Wijk (mvw@sadc.nl) is projectleider gebiedsontwikkeling bij SADC. Beide zijn redacteur van Rooilijn.

Recensies



Henk de Feijter

Macht en onmacht op de Heuvelrug

Hogenstijn, Maarten & Daniël van Middelkoop (2008) *Zo werkt dat hier niet. Gevestigden en buitenstaanders in nieuwe sociale en ruimtelijke kaders*. Eburon, Delft. ISBN 978-90-5972-255-2, € 19,95

Er zijn maar weinig boeken die zo'n indruk op je maken dat je jaren later nog weet wanneer je ze gelezen hebt. Op het raakvlak van sociologie en geografie is dat er eigenlijk maar één: En boven de polder de hemel van Verrips (1978). Hij beschrijft de veranderingen in de Alblasserwaard waar de inwoners te maken krijgen met modernisering en aantasting van hun vertrouwde leefomgeving. Een tweede boek waarnaar ik nog steeds naar verwijs is De gevestigden en de buitenstaanders van Elias en

Scotson (1976). Het is dus geen wonder dat ik het proefschrift van Hogenstijn en Van Middelkoop met nieuwsgierigheid heb gelezen. Hun vraag is of de figuratie van gevestigden en buitenstaanders, zoals Elias die heeft geformuleerd nog steeds toegepast kan worden. Als je voor de bewijsvoering dan ook nog terecht komt op de Utrechtse heuvelrug, midden in de *bible belt*, in Amerongen en Veenendaal, dan kan het niet meer stuk.

Bij gevestigden–buitenstaanders-onderzoeken denk je aan lokale groepen die in conflict zijn. Het door de auteurs voorgestelde ADMC-model voor de Analyse van Dynamiek op de Machtsbalans in Conflictsituaties gaat dan ook uit van strijd op lokaal niveau, uitgevochten in een plaatselijke machtsarena, meestal de gemeenteraad. Ze gaan op zoek naar de conflicterende groepen, hun kenmerken, de regels en normen die de handelingsruimte van de partijen vastleggen. Het verloop van het conflict wordt in beeld gebracht via een analyse van de ingezette machtsbronnen en de gehanteerde strategieën. In verhelderende schema's komen steeds de partijen, de relaties binnen de gemeenteraad, de relaties met andere groeperingen binnen het dorp en met bovenlokale partijen in beeld.

In Amerongen gaat het om de macht van de geboren (getogen is niet genoeg) autochtonen die zich geconfronteerd zien met vreemd volk, niet uit Marokko of Turkije, maar uit de rest van de provincie Utrecht, de 'import'. In de gemeenteraad hebben CDA en SGP de meeste 'echten' om zich heen gegroepeerd,

terwijl ChristenUnie, VVD en PvdA de import herbergen. In de bijgeleverde historische schets van Amerongen, met een steeds groter wordend aandeel vestigers van buiten, kun je zien aankomen dat de 'echte' Amerongers op een gegeven moment een minderheid zullen gaan worden. Dat is niet verrassend, maar de manier waarop de machtsbalans verandert, is zeer interessant. De scheidslijnen hebben betrekking op de wijk waar ze wonen, de kerk, het verenigingsleven en de scholen.

Prachtig is beschreven hoe een van buiten komend onheil, namelijk de drang of dwang tot schaalvergroting er toe leidt dat een gemeentelijke herindelings wordt doorgevoerd. Van buiten komt de klacht dat de gemeente te weinig bestuurskracht heeft en dus ofwel intensiever moet samenwerken met andere gemeenten of samengevoegd moet worden tot een groter geheel. Dat is zeer bedreigend voor de gevestigden. Wat nu? Om hun positie op de machtsbalans nog enigszins te behouden, worden bovenlokale relaties als de provincie, maar ook relaties met gelijkgestemden in buurgemeenten erbij gehaald om een nieuwe figuratie te vormen waarbij de gevestigden nog enige macht over zullen houden. De strategie mislukt geheel als de provincie besluit een veel grotere nieuwe gemeente te vormen. De gevestigden hadden onvoldoende contact met bovenlokale besluitvormers (de provincie) en organiseerden zich ook niet goed genoeg met gelijkgestemden met kleindorpse belangen bij de buurgemeenten. Amerongen wordt samengevoegd met Maarn, Leersum, Doorn en Driebergen. De machtsarena

waarin de geboren Amerongers de baas waren bestaat niet meer.

In Veenendaal is de onderscheidende factor religie. Het gaat om de tegenstelling tussen confessionelen, een sterk protestants-christelijk blok dat al lang de macht heeft, en de niet-confessionelen. De ruzie gaat over de zondagsrust. Veenendaal groeit sterk en ook al heeft het een grote aantrekkingskracht op gelijkgezinden, toch verliezen de confessionelen langzaam de macht. Dat gaat gepaard met linke strategieën waarbij uiteindelijk het CDA toch liever op het pluche blijft zitten en een wethouder levert dan verbonden te blijven met de broeders van ChristenUnie (de grootste partij) en SGP, de bevindelijke tak. Dan is er geen houden meer aan, de niet-confessionelen hebben de meerderheid en ook het CDA meegekregen. Het onderwerp zondagsrust, dat heel lang geen issue was geweest omdat ook niet-confessionelen het niet in hun hoofd haalden om hun auto te gaan wassen op zondag en zelfs de straat vermeden als de kerken uitgingen, werd ineens een splijtzwam. De angst van de confessionelen dat nu Sodom, of toch zeker Gomorra, zou aanbreken, blijkt overigens nergens op gebaseerd. De gemeente biedt na het conflict de mogelijkheid zes zondagen per jaar iets buiten te organiseren. En wat gebeurt er? Er zijn twee manifestaties in een jaar geweest. Bij een daarvan blijkt het te gaan om een openluchtkerkdienst.

De vraag of het figuratieschema van Elias nog steeds bruikbaar is, beantwoorden Hogenstijn en Van Middelkoop positief, mits je meer aandacht besteedt

aan de dynamiek op de machtsbalans en rekening houdt met veranderingen in de context. Door onafwendbare schaalvergroting en de grotere verbondenheid van lokale actoren met bovenlokale netwerken, wordt het steeds moeilijker de machtsarena in te perken tot een lokaal gebeuren. Het onderwerp zondagsrust is nu eenmaal niet het meest relevante onderwerp voor een beleidsstudie. Het vestigen van een openbare school is dat al veel meer, maar daar blijkt nu juist dat bovenlokale regels en wetten de lokale machtsposities hadden kunnen doorbreken als de actoren wat alerter geweest waren. Kortom, de relevantie van onderwerpen waarop het gevestigden–buitenstaanders–schema toegepast kan worden zou wel eens geringer geworden kunnen zijn. Toepassing van het ADMC–model op een hoger schaalniveau, bijvoorbeeld op de integratie van Marokkanen en Turken in Nederland, zoals de auteurs voorstellen op de laatste pagina's is dan ook zeer interessant. De vraag is hoe je dan de machtsarena bepaalt, hoe je de relaties naar buiten die arena definieert en bijvoorbeeld de rol van de media meeneemt. In de studie van Amerongen en Veenendaal speelt alleen de krant een rol en dan nog slechts als verslaggever.

En dat mag ook nog gezegd worden: ik zou me het boek kunnen voorstellen als een soort handboek bij het aanleren van kwalitatief onderzoek. Alle stappen, keuzes en methoden worden zorgvuldig verantwoord. Misschien wel de allerbelangrijkste reden om dit proefschrift aan te

bevelen is dat je er aan af leest dat het onderzoek met groot enthousiasme en veel energie is uitgevoerd. Als je voor je onderzoek zelfs een abonnement neemt op de Doornse krant *De Kaap*, op de editie Veenendaal–Rhenen van de Gelderlander en op de Veenendaalse Krant, dan moet je wel enthousiast zijn voor je onderwerp. Dat zou je meer promovendi toewensen.

Henk de Feijter (h.j.defejter@uva.nl)

is universitair docent aan de afdeling

Geografie, Planologie en Internationale

Ontwikkelingsstudies aan de Universiteit van Amsterdam.

Literatuur

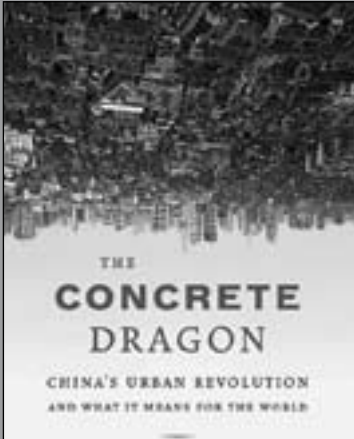
- Elias, N. & J.L. Scotson (1976) *De gevestigden en de buitenstaanders. Een studie van de spanningen en machtsverhoudingen tussen twee arbeidersbuurten*. Spectrum, Utrecht
- Verrips, J. (1978) *En boven de polder de hemel. Een antropologische studie van een Nederlands dorp, 1850-1971*. Spinhuis, Amsterdam

Thomas Straatemeier

Achter de schermen van de hyperverstedelijking in China

Campanella, Thomas J. (2008) *The Concrete Dragon. China's urban revolution and what it means for the world*. Princeton Architectural Press, New York, ISBN 978-1-568-98627-2, \$ 35,00

Als het vandaag de dag gaat over de groei van China dan gaat het over grote getallen. Zo ook in het boek *The Concrete Dragon* van Thomas



Campanella dat de stedelijke ontwikkeling in China van de laatste dertig jaar beschrijft. Shenzen groeide in deze periode bijvoorbeeld van een boerendorp van 24.000 inwoners tot een metropool van meer dan acht miljoen mensen. China telt op dit moment 102 steden met meer dan één miljoen inwoners, al zal dit getal achterhaald zijn als u dit leest, aangezien er elk jaar dertig miljoen mensen naar de steden trekken. Iedere dag komen er in Sjanghai en Beijing meer dan 1.000 auto's bij. In Sjanghai alleen al werd in de afgelopen twintig jaar 200 miljoen vierkante meter oude stadswijken weggevaagd om ruimte te maken voor kantoren, woontorens en winkelcentra. Het is prettig dat het boek van Campanella niet alleen bestaat uit deze bijna surrealistische getallen, maar ook verhalen over individuen die laten zien wat zulke groei inhoudt. Er zijn de verliezers, zoals restauranteigenaresse Wu Ping uit Chongqing die weigerde plaats te maken voor een nieuw winkelcentrum en uiteindelijk met haar gebouwtje eenzaam overbleef

te midden van een enorme bouwput en de winnaars zoals toerismemagnaat Huang Qiaoling die van zijn verdiende geld een replica van het Witte Huis liet bouwen compleet met portretgalerij van de Amerikaanse presidenten. Het zijn dit soort anekdotes die het boek prettig maken om te lezen.

Het boek is opgebouwd uit drie delen. Het eerste deel na de inleiding bestaat uit vier hoofdstukken die de geschiedenis schetsen van de stedelijke ontwikkeling in de drie belangrijkste stedelijke regio's in China, de Pearl River Delta, Sjanghai en Beijing. De Pearl River Delta in het zuiden van China, met Hongkong, Shenzen en Guangzhou (Kanton) als belangrijkste stedelijke centra, is het gebied waar het allemaal begon met de eerste landbouwvormingen en experimenten met speciale belastingvrije economische zones om buitenlandse investeringen aan te trekken. De Communistische Partij had niets voor niets deze regio ver van Beijing uitgekozen, die ze zag als een veilige proeftuin ver weg van het machtscentrum. Campanella beschrijft vervolgens de ontwikkeling van Sjanghai en in het bijzonder Pudong, het nieuwe zakencentrum van de stad. Begin jaren negentig was dit nog een weiland maar nu is dit het gebied met de meeste wolkenkrabbers ter wereld. De twee laatste hoofdstukken van het eerste deel gaan over Beijing en laten zien hoe eerst ten tijde van Mao's bewind korte metten werd gemaakt met de stedenbouwkundige structuur uit de tijd van de keizers en daarna hoe recentelijk mede onder invloed van de Olympische Spelen het niet veel beter ging.

Het tweede deel van het boek gaat aan de hand van een aantal thematische hoofdstukken dieper in op verschillende aspecten van de hyperverstedelijking in China. Er is een hoofdstuk gewijd aan het afbreken van oude Chinese stadswijken, genaamd *hutongs*. Hierbij wordt de rücksichtsloosheid van de centraal gestuurde stedelijk planning treffend geïllustreerd, maar ook de eerste tekenen van verzet en alternatieven voor sloop aangestipt. In het volgende hoofdstuk wordt de trek naar de stad verder uitgediept en in het bijzonder het systeem van de *hukou*. Dat bepaalt dat elke inwoner geregistreerd is in een bepaalde regio en als hij verhuist naar een andere regio geen recht heeft op sociale voorzieningen. Omdat de trek naar de stad zich toch doorzet ontstaan zo allerlei 'zwevende populaties' in de steden die onder zeer slechte omstandigheden leven. Er zijn hoofdstukken gewijd aan de suburbanisatie en groei van de automobiliteit, die weinige verrassende parallellen vertonen met de stedelijke ontwikkeling in de Verenigde Staten. Een van de grappigste hoofdstukken gaat over themaparken en nieuwe consumptielandschappen. Aan de hand van tal van bizarre voorbeelden, zoals replica's van Beierse kastelen en het Rode Leger pretpark, wordt de enorme hang naar spektakel en uitstraling getoond die veel van de stedelijke ontwikkeling in China kenmerkt.

Het boek eindigt met een korte epiloog, waarin de belangrijkste facetten van de stedelijke revolutie nog eens op een rij worden gezet en worden getypeerd aan de hand van begrippen als snelheid,

schaal, spektakel, spreiding en segregatie. Het blijft bij een wat obligate typering; de drijvende krachten achter de geschetste ontwikkelingen worden niet echt blootgelegd. Campanella sluit af door te laten zien dat in al dat stedelijke geweld ook de eerste tekenen zijn te zien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in China die een veel milieuvriendelijker karakter heeft. Gezien de voorgaande hoofdstukken in het boek lijkt dit slechts een druppel op een ontzettend gloeiende plaat.

Het boek is bovenal beschrijvend van aard. Een meer planologische getinte analyse van de achterliggende krachten en de invloed van de institutionele context op het proces ontbreekt. Af en toe bekruipt je het gevoel dat het verhaal van de Chinese hyperverstedelijking een snel afgespeelde remake is van de verstedelijking in het Westen en dan met name in Amerika. Campanella laat die parallellen ook zien, maar het zou aardig zijn geweest als hij meer oog had gehad voor de verschillen. Ondanks de toenemende marktwerking heeft China nog steeds een centralistisch bestuur, wat maakt dat de institutionele context waarbinnen de hyperverstedelijking plaats vindt heel anders is dan het Westen. Interessante vraag is wat hiervan de gevolgen zijn geweest voor de vorm van de verstedelijking en het vermogen om te reageren op uitwassen en nieuwe ideeën. Is China bijvoorbeeld sneller in staat om goede ideeën te implementeren of niet? Deze vragen worden niet echt beantwoord en zijn misschien ook moeilijk te beantwoorden. Zoals Campanella in de inleiding zelf aangeeft als hij een

citaat aanhaalt van professor Tunney van MIT: "Upon his first visit, the scholar is ready to write a book; after a second time, he decides to settle for an article. By the third visit he realizes he knows virtually nothing about China, and better keeps his mouth shut." Gelukkig heeft Campanella dat laatste niet gedaan en toch een boek geschreven, dat zeker een aanrader is voor wie een goede eerste indruk wil krijgen van de enorme schaal van de verstedelijking in China en de schokkende en bizarre verhalen die daar achter schuil gaan.

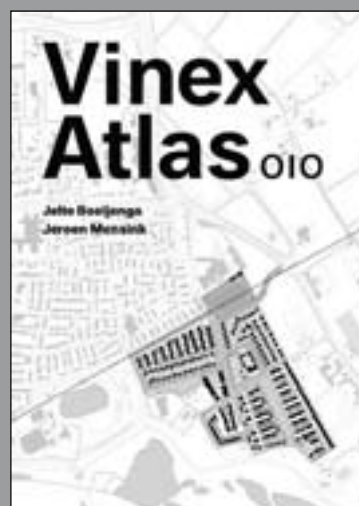
Thomas Straatemeier (t.straatemeier@uva.nl) is promovendus bij het Amsterdam Institute for Metropolitan and International Development Studies (AMIDSt) aan de Universiteit van Amsterdam.

Vinex atlas

Boeijenga, Jelte & Jeroen Mensink (2008) *Vinex atlas*. Uitgeverij 010, Rotterdam, 304 p., ISBN 978-90-6450-594-2, € 59,50

Inmiddels staat 'vinexwijk' in de volksmond bekend als grootschalige, suburbane uitleglocatie in Nederland. Dit boek gaat echter alleen over de wijken die gebouwd zijn in het kader van het vinex convenant dat werd gesloten tussen het rijk en de 25 stadsgewesten. Na een (niet eens zo korte) introductie over het vinexbeleid met kritische geluiden of het beleid de ambitie van de compacte stad wist te vervullen, krijgen we te zien wat we van zo'n

boek mogen verwachten: een grote hoeveelheid plaatjes! Een luchtfoto uit 1996 laat voor iedere wijk zien hoe het eruit zag vóór de grote transformatie. Het stedenbouwkundig plan geeft een gedetailleerd overzicht van de ruimtelijke inrichting van het gebied. Duidelijk herkenbaar zijn de veranderingen in het stedelijk landschap. De plankaart is aangevuld met foto-impressies en statistische gegevens. De atlas maakt duidelijk dat vinexwijken geen uniform verschijnsel zijn. Er zijn enorme verschillen in schaal, dichtheid, het aandeel sociale woningbouw, en aansluiting op de bestaande stad. Het boek biedt een bijna compleet overzicht van de vinexwijken die tussen 1995 en 2005 zijn gebouwd. Een mooie bonus is dat het boek compleet tweetalig is en dus bij uitstek geschikt om buitenlandse gasten het vinexbeleid uit te leggen.



Column O. Naphta

Evolutie

On the origin of species by means of natural selection, or the preservation of favoured races in the struggle for life verscheen honderdvijftig jaar geleden. Ik schrijf dit op de tweehonderdste geboortedag van de schrijver Charles Darwin. Darwin studeerde aanvankelijk medicijnen in Edinburgh, later theologie in Cambridge. Geen van beide vakken heeft hij uitgeoefend. Hij onderzocht de natuur door middel van empirische waarneming en integreerde daarin biologie, geologie en geomorfologie. De grondlegger van de evolutionaire biologie was een bij uitstek interdisciplinaire geleerde. Zijn opzienbarende boek kwam ook evolutionair tot stand, meer dan twintig jaar na zijn reis met de *Beagle* (1831-1836). Lang nadenken kon hij zich veroorloven nadat hij met een rijke vrouw uit de familie Wedgwood was getrouwd.

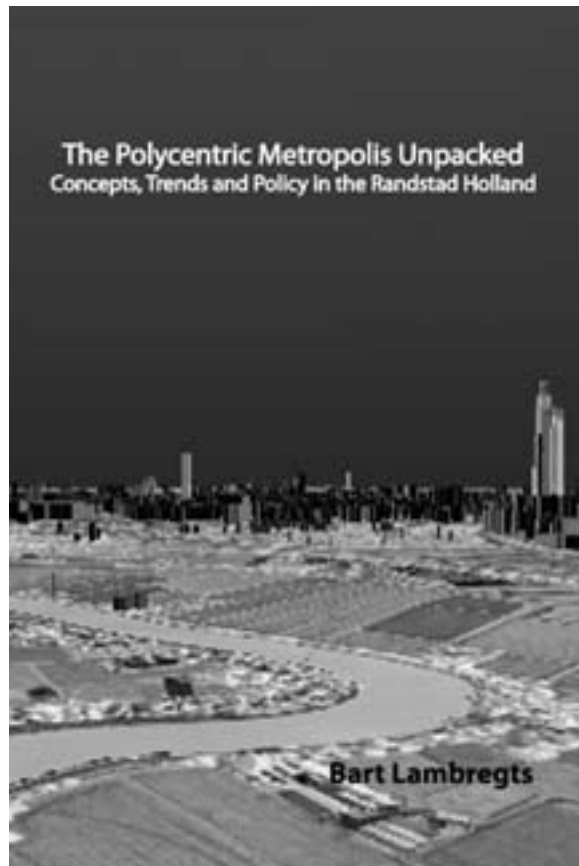
Hoe zit dat in ons vak? Bestaat er zoiets als een evolutionaire planologie? Is er sprake van vooruitgang door selectie die luistert naar Darwins drie conclusies: (1) sommige wijzen van ruimtelijke ordening en inrichting (uitgevoerde plannen) hebben grotere overlevingskansen dan andere, omdat de plannenmakers van de volgende generatie als vanzelfsprekend, op natuurlijke wijze, die plannen zullen selecteren, die het meest doeltreffend zijn aangepast aan de omstandigheden; (2) gevestigde wetenschappelijke kennis (erfelijkheid) zorgt ervoor dat volgende generatie plannen op succesvolle voorgangers lijkt; (3) daardoor zullen de verkregen verbeterde aanpassingen behouden blijven.

Zo, dat is nogal wat, hoor ik u verzuchten. Ik denk onmiddellijk aan het gepruts met de Vogelaar-, pardon, nu weer Aandachtswijken. Zijn de plannen daarvoor een aantoonbare vooruitgang in vergelijking met de aanpak van de stadsvernieuwingswijken AD 1975? Wat van het geleerde van toen wordt nu toegepast en wat wordt vermeden? Anders gezegd: welke elementen van de huidige plannen vormen het resultaat van de *survival of the fittest*? Nou, vooral de zichzelf vermenigvuldigende bureaucratie en aanverwante werkgelegenheid hoor

ik in de verte al smalend roepen. Is het dan vooruitgang dat die niet meer alleen overheids- maar inmiddels ook particuliere bureaucratie is? Zijn de stedenbouwkundige plannen voor de Vinexwijken werkelijk beter aangepast aan de behoefte dan de plannen voor de moderne woonwijken uit 1950 of 1960? Wie durft er zijn hand voor in het vuur te steken dat iedere volgende generatie bedrijfsterreinen het effect is van planologische selectie? En dan zwijgen wij bescheiden over nieuwe stadscentra. Hoe verloopt de plannenmakerij daarvoor? Wij bestuderen de werking van oude centra en maken een DNA-profiel van hun uniciteit en bijzondere aantrekkelijkheden en trachten daarin de culturele ontwikkeling die zij hebben ondergaan te vangen. Vervolgens proberen wij te imiteren (dichtheid, functiemenging, architectonische vormgeving) en concluderen na twintig jaar dat dat is mislukt. Zo gaat dat al een eeuw lang.

Oude stadcentra zijn het resultaat van 'culturele selectie', een proces dat zo mooi met Schumpeters kernbegrip 'creatieve destructie' (uit zijn proefschrift van 1912) is te duiden. Deze centra zijn in de rijke verschijningsvorm die wij waarderen niet ouder dan Darwins boek. Voor die tijd waren de huidige centra immers de complete steden. Centra zijn ontstaan door verdringing van functies als gevolg van het markt- en prijsmechanisme, na 1900 onder de (zachte) conditie van behoud van monumentaal erfgoed. Na 1945 is de cityvorming geleidelijk in het gareel gebracht, eerst nog door marktsimulatie, vanaf 1970 door marktcontraire plannen, na 1985 door een heksenmengsel van beide.

Zo opgeschreven lijkt er sprake van een evolutionaire ontwikkeling, gebaseerd op culturele selectie: afdwongen en bewuste aanpassingen aan nieuwe, op dat moment alternatieve waarden (doelen) die op hun beurt reageren op veranderde omstandigheden. Een veranderde omstandigheid is doorgaans het onvermogen om op historische waarden gebaseerde plannen uit te voeren, gevolgd door het inzicht dat dat zelfs schadelijk is. Evolutie is een permanent en intergeneratieel leerproces.



Promotie

De promotie van Bart Lambregts vindt plaats op
dinsdag 10 Maart om 14.00 in de Agnietenkapel van de UvA,
Oudezijds Voorburgwal 231.



AMIDSt
American Institute for Metropolitan
and International Development Studies

Rooilijn presenteert Rooilijn Kenniskring: een reeks halfjaarlijkse bijeenkomsten waarin aandacht wordt gegeven aan interessante en actuele onderwerpen aangaande ruimtelijke planning. Op 26 maart 2009 vindt de tweede Kenniskringbijeenkomst plaats. Rooilijn nodigt jonge professionals, ervaren planners en studenten uit mee te praten over de gevolgen van de kredietcrisis voor de ruimtelijke sector.

Kredietcrisis en investeringen in vastgoed

In het najaar van 2008 heeft de wereldwijde kredietcrisis in Nederland hard toegeslagen. De gevolgen van de aanhoudende crisis worden in de ruimtelijke sector steeds meer zichtbaar. Investeringen in vastgoed staan onder druk en banken geven steeds moeilijker leningen voor bouwprojecten af. Wat zijn de gevolgen van de kredietcrisis op de investeringen in vastgoed en gebiedsontwikkeling? En welke mogelijke strategieën en reacties zijn nu gewenst?

Hoofdspreker

Rudy Stroink, directeur TCN Property

Met reacties van onder meer

Arjan Knibbe, voormalig executive director van UBS Investment Bank

Bob van der Zande, adjunctdirecteur Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA) met de portefeuille woningbouwproductie

Willem Korthals Altes, Hoogleraar Grondbeleid, Onderzoeksinstituut OTB, TU Delft

Discussieleider

Marco Kerstens, directeur Ruimte en Wonen van BMC

Locatie

Café Restaurant Dauphine, Prins Bernardplein 175, Amsterdam

Tijd

17.00-18.30 met aansluitend een borrel

Deelname is kosteloos.

Aanmelden kan via info@rooilijn.nl

