

## **De Hybride Stad**

### ***Handreikingen voor de stad in 2030***

Ron Bos  
Goudappel Coffeng  
rbos@goudappel.nl

Alex Mulders  
Goudappel Coffeng  
amulders@goudappel.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
25 en 26 november 2010, Roermond**

## Samenvatting

### *De Hybride Stad: Handreikingen voor de stad in 2030*

Ooit heeft de planologische school CIAM besloten wonen, werken, recreëren en verplaatsen uit elkaar te trekken. Op basis van deze gedachte en technische en financiële mogelijkheden zijn we steeds verder uit elkaar gaan wonen en werken, met als gevolg uiteindelijk de huidige woonwijken, kantorenparken, bedrijventerreinen en snelwegcultuur. Een toenemende diensteneconomie en een stagnatie in de groei van de bevolking vraagt echter om nieuwe spelregels: de functionele stad functioneert niet meer.

Het thema van dit CVS is: de toekomstige stad. In de toekomst kijken altijd lastig, want er zijn altijd onvoorziene ontwikkelingen of trendbreuken te vinden. Terugkijkend naar bijvoorbeeld 1980 zijn er qua ruimtelijke ontwikkeling niet echt opzienbare veranderingen, maar de context is wel degelijk veranderd: er zijn meer mensen in de wereld, de politieke verhoudingen zijn erg veranderd en iedereen is online, een begrip dat in 1980 nog uitgevonden moest worden.

Vooruitkijken is dus lastig: raakt de olie echt op of toch niet? Zet de globalisering door of komt wint de duurzaamheidsideologie en leven we straks in een lokale economie met lokaal gefabriceerd voedsel en energie? We weten het niet. Wat we wel redelijk kunnen voorspellen is de bevolkingssamenstelling; afgezien van migratiestromen weten we grofweg hoe de bevolking van Nederland er grofweg uit ziet in 2030.

Dit vormt de insteek van dit artikel: de demografie. In dit artikel worden twee trendbreuken behandeld die te maken hebben met demografie; een kwantitatieve en een kwalitatieve trendbreuk. Maar *wat betekent een stagnerende bevolkingsgroei en welke eisen stellen de toekomstige generaties aan de ruimtelijke inrichting? Ofwel: Waar moet de toekomstige stad aan voldoen om te slagen?*

In 2030 staat een generatie aan het roer die andere opvattingen en keuzemogelijkheden heeft als de generaties ervoor: de Screenagers. Deze groep is hoger opgeleid, zelfstandiger en is in staat snel met nieuwe technieken om te gaan. Daarnaast heeft deze groep als gevolg van een stagnatie in de beroepsbevolking ook meer te eisen als het gaat om woning- en werkkeuze. Naar verwachting zal deze toenemende keuzevrijheid, of het nou gaat om woningkeuze, werkkeuze of mobiliteitskeuze, leiden tot een grotere differentiatie in het dagelijkse levenspatroon. In andere woorden: mensen maken meer dan nu hun eigen keuzes en deze keuzes verschillen.

Met minder mensen die elk wel meer keuzes hebben zal een strijd om de inwoner en werknemer komen. Om de inwoner te winnen en binden zullen steden steeds hybrider moeten worden: meer flexibiliteit en een gevarieerder aanbod aan woningen, de mogelijkheid om thuis een bedrijf te starten, een winkel- en voorzieningenaanbod dat ook buiten de gebaande tijden beschikbaar is en een gevarieerd aanbod aan infrastructuur en vervoermogelijkheden. De stad dient aantrekkelijk, gevarieerd en flexibel te worden om aan de vele eisen te voldoen. Zij dient hybride te worden: dag en nachtactiviteit, rust en drukte, fysiek en digitale bereikbaarheid, rood en groen, wonen en werken, jong en oud, etc.

## 1. Een terugblik: wat gebeurt er zoal in 30 jaar?

Wat gebeurt er in 30 jaar? Ogenshijnlijk veel, maar aan de andere kant ook weer weinig. Om een beeld te krijgen van wat er in 30 jaar kan gebeuren, kijken we 30 jaar terug.

In 1980 bestond de wereld op politiek gebied uit '3 werelden'. Daarbij was het toen ondenkbaar dat 10 jaar later de socialistische wereld zou ineenstorten en dat weer 10 jaar later Europa langzaam weer aaneen zou smelten. En dat weer 10 jaar later na de grootste terroristische aanslag ooit de spanningen weer zouden oplopen.

Op economisch gebied is zegeviert het neokapitalisme ten nadele van het socialisme. Een grote liberaliseringgolf in vooral de jaren 90 heeft de rol van de overheid en banken veranderd, met als laatste nieuws de huidige economische kredietcrisis, de grootste sinds 1929.

Dan de technologie. Wie had in 1980 zou voorspellen de het symbool '@' het meest gebruikte teken zou worden. Het begrip online bestond niet, net als offline. Zelfs de instrumenten die we gebruiken stonden in de kinderschoenen. Verreweg is de digitale revolutie de grootste technologische verandering die onze maatschappij heeft veranderd. Al is het massaal thuiswerken uitgebleven, net zo min als dat het geval was na de uitvinding van de telefoon begin 1900. We blijven elkaar ontmoeten.

Demografisch en hiermee cultureel gezien is ook een en ander veranderd. Er zijn inmiddels 2 miljard meer mensen op de aarde, een toename van grofweg 25%. Niet alleen kwantitatief, maar ook kwalitatief zijn we veranderd; we zijn diverser geworden in cultureel opzicht. Ook de verhoudingen zijn anders; tussen ouder en kind, tussen man en vrouw. De arbeidsparticipatie van vrouwen is sterk gestegen en er studeren meer vrouwen dan mannen momenteel.

30 jaar is een lange tijd waarin toch veel veranderd, al is het zeker niet alles. Hoe de wereld er uit ziet in 2030 weten we niet. Wat we wel weten is dat 90% van alle infrastructuur en gebouwen er nog zal zijn en daarmee de grote lijnen. Wat we ook voor 90% weten is wie er dan in Nederland wonen; immers is iedereen tot 30 al aanwezig (migratie niet meegerekend, maar dit is een verwaarloosbare factor op een populatie van 17 miljoen).

Wij hanteren hierbij de demografie als centraal uitgangspunt in dit artikel, om die reden dat deze redelijk stabiel is en tevens de belangrijkste factor is voor verandering. Op basis van literatuur en kennisuitwisseling hebben wij een gedachte-experiment gehouden met de vraag: *wat weten we vrijwel zeker voor de toekomst en wat zegt ons dit voor de ruimtelijke opgaven voor de stad?*

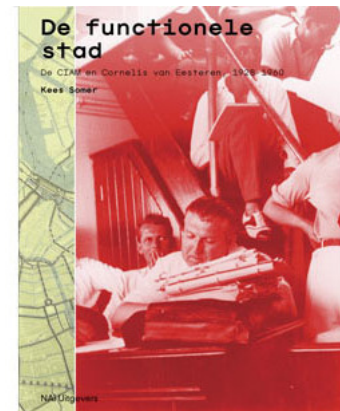
## 2. Het failliet van de functionele stad

### 2.1 De modern(istische)e ordening

In 1928 kwamen de moderne architecten en stedenbouwkundige bijeen in Chateau Sarraz te Zwitserland, met doel voor ogen de ideeën van de moderne architectuur te bundelen in een vereniging, welke werd opgericht onder de naam Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM). Tijdens deze eerste ontmoeting kwam het onderwerp 'moderne stedenbouw' al naar voren; In de officiële verklaring werd geschreven: "*Stedenbouw is de collectieve optelsom van de collectieve stadsfuncties, is niet esthetisch doch functioneel bepaald. De stedelijke functies moeten geordend worden naar wonen, werken, verkeer en recreatie.*" (bron: Leefbaarheid van de functionele stad, Van der Neut, 2006).

Conform de ideeën die in die tijd werden ontwikkeld in het CIAM - dat tussen 1930 en 1947 onder leiding stond van Van Eesteren - werd de stad dus ontleed in vier hoofdfuncties: wonen, werken, recreatie met als verbindende schakel daartussen verkeer. De verschillende onderdelen van de stad moesten volgens Van Eesteren op een 'organische' en 'functionele' wijze geordend worden, net als de verschillende functies van een lichaam.

Dit vormde de basis voor wat we nu kennen als **de functionele stad**: "*Dienovereenkomstig moet elk deel der stad, de woonwijk zoowel als het werkgebied en het ontspanningsgebied zoowel als het verkeerssysteem goed functioneeren en gezond zijn indien het geheel - de stad - leven en bloeien wil.(...) De functionele stad dient voor alle, maar dan ook werkelijk voor alle groepen van haar bevolking een aantrekkelijke woonplaats te zijn.*" (Bron: De functionele stad, Somer, 2007).

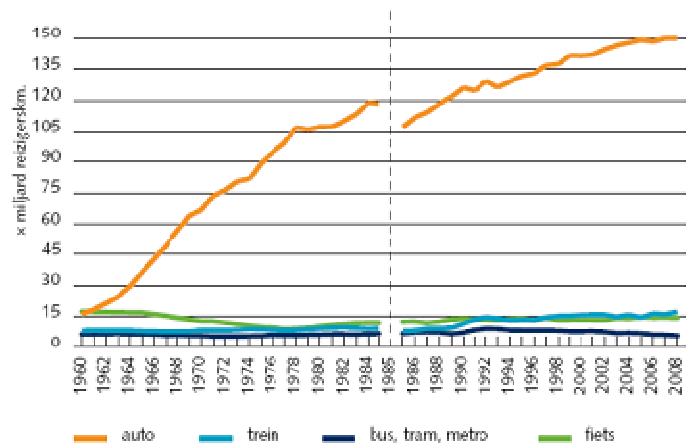


Het CIAM en haar ideeën vormt voor een groot deel de basis voor de wijze waarop de meeste hedendaagse steden eruit zien: wonen hier, werken daar, recreëren elders. Vanuit deze filosofie zijn meerdere tegenstellingen of discoursen gevormd: stad-land, groene en rode contouren, gebundelde (de)concentratie en met als manifestatie de bekende kantorenparken langs snelwegen, groeikernen en VINEX-wijken.

### 2.2 In een open kooi is het moeilijk vogels houden

Met een toenemende naoorlogse welvaartsgroei en de beschikbaarheid van goedkope energiebronnen namen de wensen van mensen evenredig toe. De CIAM had er al voor gezorgd dat er een bepaalde afstand ontstond tussen woningen en werkplekken. Bij vervuilde fabrieken was dit logisch, gezien de volksgezondheid. Maar om een of andere reden diende kantoren uit een dienstenmaatschappij ook ver weg te staan. Ver weg van de mens, dichtbij de weg.

Als gevolg van goedkope energie en een toenemende welvaart nam de gemiddelde woon-werkafstand toe; van 12 kilometer in 1985 naar bijna 16 kilometer in 2000 en 17 kilometer in 2008. Vooral de woon-werkafstand van auto-gebruikers is gestegen, van 15 kilometer medio jaren tachtig naar 20 kilometer in 2000 tot 22 kilometer enkele reis in 2008 (+42%). (bron: Olde Kater, Harms, Mobiliteitsontwikkelingen duiden en verklaren, 2009).



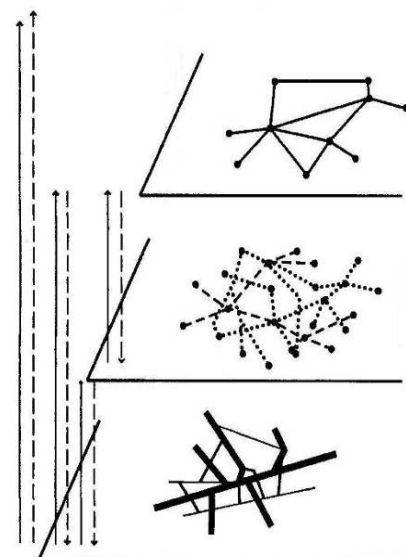
Ontwikkeling reizigerskilometers naar vervoerwijzen, 1960-2008

Daarbij geldt dat niet alleen de ruimtelijke configuratie debet is, maar de maatschappij in die zin complexer is geworden als gevolg van sociaal-culturele factoren: meer mensen zijn gaan werken (voornamelijk door de arbeidsparticipatie van vrouwen), maar dit zorgt ook voor andere locatiekeuzes van gezinnen over waar te vestigen. De idee van de Functionele stad zorgde er dus voor dat reisafstanden ontstonden en groeiden: men werd geacht te reizen en daarmee werd de 'kooi op een kier gezet': met toenemende wensen en mogelijkheden groeiden de afstanden dus, mede door het complexer worden van onze maatschappij. Met de hedendaagse mobiliteits- en ruimtelijke ordeningsopgaven tot gevolg. De Functionele stad bleek langzaam maar minder functioneel dan gehoopt.

### 3. Een wetenschappelijk kader

De maakbaarheid van de functionele stad was kleiner dan gedacht, vooral door het diffuser worden van de individuele wensen en een toename aan (auto)mobiliteitsvrijheid. Om grip te krijgen op de wijze waarop maatschappelijke processen ingrijpen op de ruimtelijke inrichting zijn diverse theorieën opgesteld. Een van die benaderingen is opgesteld door Dupuy (1991, in: Rooij, 2005). Dupuy bekijkt de wereld als netwerken op basis van fysieke, functionele, sociale en persoonlijke componenten en vertaalt deze naar een driedeling in niveaus:

- 1 Hardware: het eerste niveau wordt voorgesteld als de faciliterende netwerklaag van infrastructuur. Dit zijn de fysieke elementen waar mensen gebruik van kunnen maken.
- 2 Software: het tweede niveau wordt voorgesteld als de facilitators van functionele netwerken, ofwel de aanbieders van diensten voor consumptie en productie.
- 3 Brainware: het derde niveau wordt gevormd door de mensen zelf en omvat de dagelijkse sociale relaties, waarbij gebruik gemaakt wordt van de infrastructurele laag op basis van hun persoonlijke organisatieprincipes.



In het kort samengevat: het gebruik van onze infrastructuur is afhankelijk van de motieven van mensen om wel of niet gebruik te maken van infrastructuur. De 3 lagen kennen dus een wisselwerking; een verandering in 1 laag kan beslissingen in ene andere laag doen veranderen. Voorbeeld: een wegafsluiting (hardware) of financiële prikkel (brainware) kan iemand doen besluiten anders te gaan reizen (software).

Zoals in de inleiding omschreven vinden de grootste veranderingen in 30 jaar niet in het fysieke domein plaats, maar op sociaal-culturele vlak. Wij hanteren deze theorie omdat juist in de brainware, het domein van de individuele inwoner, grote veranderingen te verwachten zijn. Deze worden verder behandeld in hoofdstuk 4.

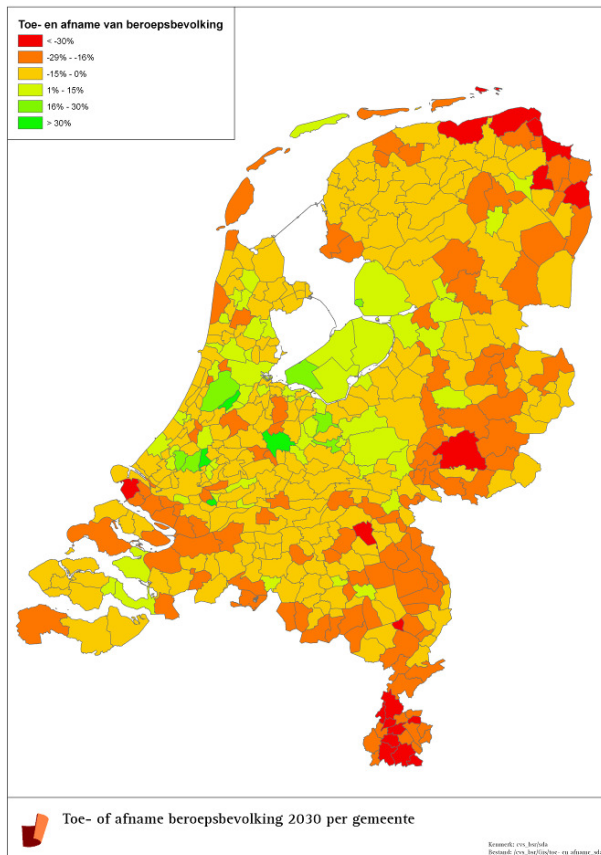
## 4. Demografische trendbreuken

### 4.1 Kwantitatieve trendbreuk: het gevecht om de beroepsbevolking

Om een beeld te krijgen van de toekomstige beroepsbevolking gebruiken we bevolkingsprognoses van ABF (bron: <http://primos.abfresearch.nl>). We destilleren de beroepsbevolking voor 2030 (alle inwoners tussen 15 en 64 jaar) en hanteren deze aantallen als zijnde het arbeidspotentieel in dat jaar.

In onderstaande tabel is voor de top 50-steden (d.w.z. de steden met het hoogste aantal inwoners in 2008) de procentuele verandering in de beroepsbevolking tussen 2008 en 2030 weergegeven. De tabel geeft aan welke steden uit deze top 50 een groei danwel krimp kennen in de absolute beroepsbevolking. De tabel zegt niets over de samenstelling ten opzichte van de totale bevolking, maar geeft aan welke steden conform de prognoses aantrekkelijk lijken. Het nummer in de eerste kolom geeft aan welke plek de gemeente inneemt in de top 50 grootste gemeenten in 2008.

nr	gemeente	verschil	nr	gemeente	verschil
4	Utrecht	+30%	12	Enschede	-3%
7	Almere	+28%	48	Gouda	-3%
16	Amersfoort	+23%	45	Almelo	-4%
17	Haarlemmermeer	+18%	35	Hilversum	-4%
23	Zwolle	+12%	38	Purmerend	-4%
3	Den Haag	+11%	40	Oss	-4%
28	Delft	+11%	2	Rotterdam	-4%
1	Amsterdam	+11%	36	Hengelo	-5%
15	Zaanstad	+8%	47	Vlaardingen	-6%
14	Arnhem	+8%	18	's-Hertogenbosch	-7%
25	Ede	+6%	49	Hoorn	-8%
10	Nijmegen	+5%	19	Zoetermeer	-9%
37	Amstelveen	+4%	41	Schiedam	-10%
43	Lelystad	+4%	30	Alkmaar	-10%
27	Deventer	+1%	24	Emmen	-11%
13	Haarlem	+1%	20	Dordrecht	-12%
34	Helmond	+1%	32	Venlo	-12%
26	Westland	0%	39	Roosendaal	-12%
9	Breda	-1%	46	Alphen aan den Rijn	-12%
31	Leeuwarden	-1%	11	Apeldoorn	-14%
8	Groningen	-1%	44	Leidschendam-Voorburg	-14%
5	Eindhoven	-1%	21	Maastricht	-23%
50	Velsen	-2%	42	Spijkenisse	-24%
22	Leiden	-2%	33	Heerlen	-28%
6	Tilburg	-3%	29	Sittard-Geleen	-30%



De tabel laat zien dat er grote verschillen bestaan, variërend van +30% tot -30%. Deze getallen zijn relatief ten opzichte van de omvang van de gemeente, maar een stad als Utrecht is relatief groot te noemen, wat een grote toename betekent.

In nevenstaande kaart is voor alle (huidige) gemeenten in Nederland aangegeven wat de verwachtingen betreffende de omvang van de beroepsbevolking zijn. Dit zijn puur de prognosecijfers van ABF en omvatten dus geen verhuisbewegingen.

De bevolking in een stad of gemeente zelf zegt niet alles. Van belang voor locatiekeuzen van bedrijven en huishoudens is de bereikbaarheid van woon- en werkplekken. Op basis van een landelijk verkeersmodel dat ten grondslag ligt aan de nationale bereikbaarheidskaart

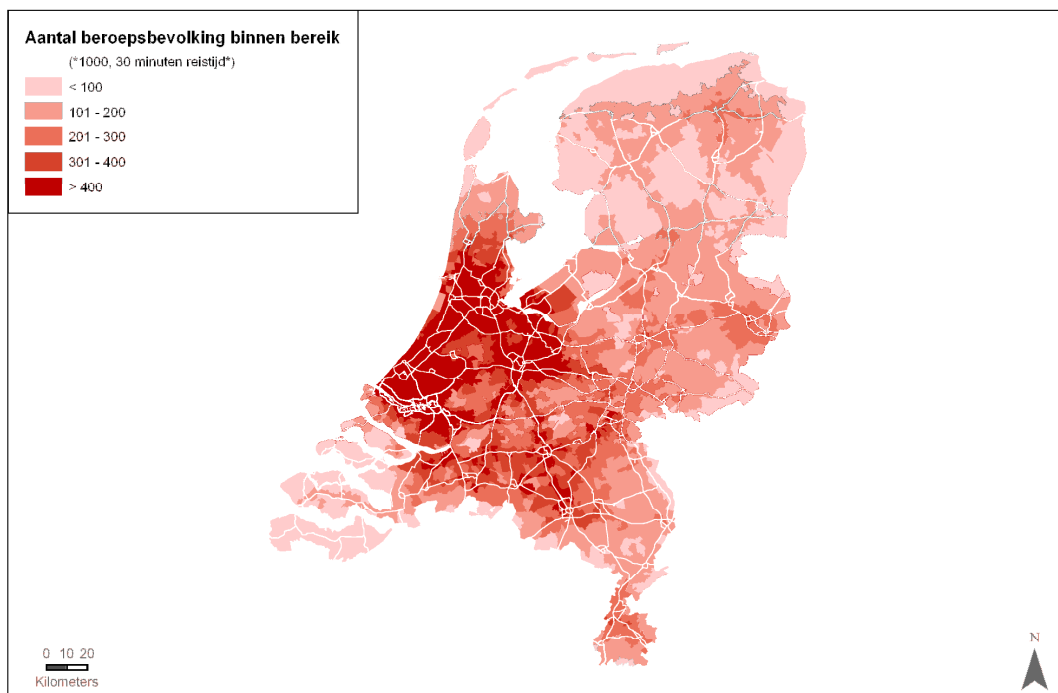
([www.bereikbaarheidskaart.nl](http://www.bereikbaarheidskaart.nl)) heeft Goudappel Coffeng een analyse gemaakt van de bereikbaarheid van de beroepsbevolking in 2030. Infrastructureel zijn alle vastgestelde maatregelen in de hoofdstructuur tot 2020 meegenomen in het model. Qua socio-economische gegevens zijn wederom de prognosecijfers van ABF voor 2030 gehanteerd (aantal inwoners en arbeidsplekken per postcode 4).

Op basis hiervan zijn de autoreistijden bepaald van elke postcode naar elke andere postcode, rekening houdend met filevertraging. De bereikbaarheidskaart berekend vervolgens hoeveel inwoners en arbeidsplaatsen binnen 30 minuten autoreistijd te vinden zijn, rekening houdend met vertragingen. Dit levert een beeld op van de meer en minder aantrekkelijke plekken om een bedrijf te plaatsen, uitgaand van het aanbod aan arbeidspotentieel. Het model geeft prognose af, men weet uiteraard niet welke verhuisbewegingen zich gaan voordoen.

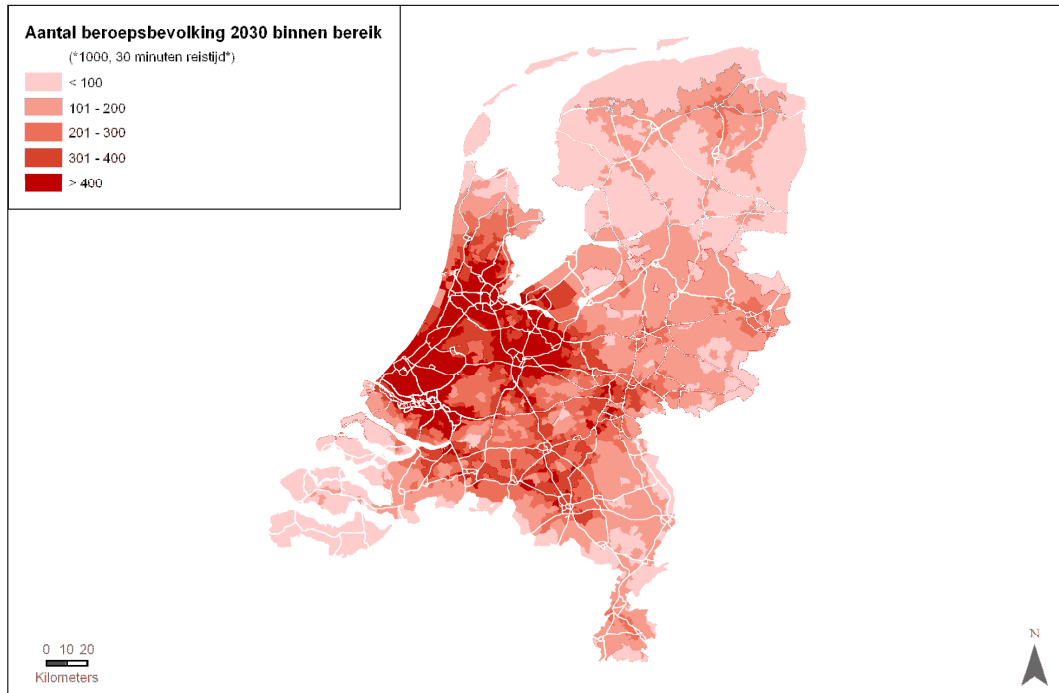
Onderstaande tabel geeft het procentueel verschil in de bereikbaarheid van de beroepsbevolking tussen 2008 en 2030 op basis van ABF-prognoses voor de top 50 grootste gemeenten van 2008. Om een conversie te maken van postcodegebieden naar gemeenten, is het gemiddelde genomen van alle postcodes binnen een gemeente. Het nummer geeft aan op welke plek de gemeente staat in 2008. De rangorde geeft aan hoeveel meer of minder mensen tussen de 15 en 64 jaar bereikt kunnen worden vanuit een gemeente.

nr	gemeente	verschil	nr	gemeente	verschil
14	Arnhem	+15%	49	Hoorn	-12%
16	Amersfoort	+7%	43	Lelystad	-12%
4	Utrecht	+5%	5	Eindhoven	-12%
8	Groningen	+3%	40	Oss	-12%
25	Ede	-2%	2	Rotterdam	-13%
10	Nijmegen	-3%	1	Amsterdam	-15%
38	Purmerend	-4%	27	Deventer	-16%
6	Tilburg	-4%	24	Emmen	-16%
15	Zaanstad	-5%	41	Schiedam	-17%
36	Hengelo	-6%	47	Vlaardingen	-17%
13	Haarlem	-6%	42	Spijkenisse	-17%
20	Dordrecht	-6%	39	Roosendaal	-18%
9	Breda	-6%	50	Velsen	-19%
22	Leiden	-7%	3	Den Haag	-20%
46	Alphen aan den Rijn	-7%	21	Maastricht	-20%
12	Enschede	-7%	18	's-Hertogenbosch	-21%
11	Apeldoorn	-7%	19	Zoetermeer	-22%
37	Amstelveen	-8%	7	Almere	-22%
17	Haarlemmermeer	-8%	23	Zwolle	-23%
35	Hilversum	-8%	44	Leidschendam-Voorburg	-25%
45	Almelo	-9%	26	Westland	-27%
34	Helmond	-10%	28	Delft	-27%
31	Leeuwarden	-10%	29	Sittard-Geleen	-29%
32	Venlo	-11%	33	Heerlen	-29%
30	Alkmaar	-11%	48	Gouda	-40%

De tabel laat zien dat slechts een handvol gemeenten straks meer beroepsbevolking in hun bereik hebben. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat 2 factoren zijn meegenomen; namelijk verandering in reistijden en veranderingen in inwoners. Hiermee zijn zowel de vraag- als aanbodfactoren veranderd. Daarnaast is onbekend welke infrastructuurmaatregelen tussen 2020 en 2030 genomen zullen worden en welke verhuisbewegingen te verwachten zijn. In onderstaande kaarten is de absolute bereikbaarheid van de beroepsbevolking voor heel Nederland weergegeven voor 2008 (blz 8) en 2030 (blz 9, prognose).







#### 4.2 *Kwalitatieve trendbreuk: de generatie Einstein aan het roer*

In de sociologie wordt een bevolking onderverdeeld in generaties. Een generatie wordt vaak omschreven als een categorie mensen die tot eenzelfde leeftijdsgroep behoren en te kampen hebben gehad met dezelfde problemen in de levensloop. Zo kan onderscheid gemaakt worden in biologische generaties of in sociologische generaties, (bijvoorbeeld babyboomers, jaren '60 etc) en ook valt een verdeling te maken in geboortecohort, bijvoorbeeld 1986 of 1990 etc. Volgens Bontekoning (2007) zijn binnen organisaties nu de volgende 4 generaties te onderscheiden met de volgende kenmerken:

<b>PROTESTGENERATIE</b> (1940-1955)	draagvlak en consensus zoeken, meerderheid beslist, statusgevoelig, ambitieus, zelfontplooiing, conflicten
<b>GENERATIE X</b> (1955 – 1970)	nuchter, behoudend, bescheiden, verbinden, werken met prestatiesystemen, balans zoeken in conflicten
<b>PRAGMATISCHE GENERATIE</b> (1970 – 1985)	netwerkers, gemakzuchtig, zelfbewust, werk moet zinvol zijn, gaat om hier en nu, voortdurend leren
<b>SCREENAGERS</b> (1985 – 2000)	eigenzinnig, werken is leren, samenwerken belangrijk, sociale netwerkers, veel tegelijk doen, snel besluiten, autentiek

Iedere generatie heeft haar eigen kenmerken, volgend uit de tijd dat deze generatie opgroeit en gevormd wordt. Ook zet iedere generatie zich af en verbetert de manier van werken van de vorige generaties. Volgens de literatuur zijn de verschillen tussen de generatie Einstein t.o.v. de Pragmatische generatie groter dan tussen voorgaande generaties.

De generatie Einstein is de eerste die volledig opgroeit in een wereld met internet, digitale (en internationale) sociale netwerken, de mogelijkheid zich gemakkelijk voor een breder publiek te profileren en meer keuzemogelijkheden zal krijgen maar ook eisen. De generatie van na 1985 groeide op in de informatiemaatschappij en zou informatie verwerken op een multidisciplinaire manier. In tegenstelling tot de generaties voor hen zou de Generatie Einstein niet individualistisch maar collectivistisch zijn ingesteld. Een belangrijk punt hierbij is dat kennis en ervaring niet evenredig meer zullen zijn, althans in sommige werkvelden. Door de alsmaar versnellende technologische ontwikkeling is jarenlange ervaring en expertise geen vereiste meer voor succes. In andere woorden: de traditionele carrière ladder is niet altijd meer. Integendeel, jonge ondernemers die goed gebruik weten te maken van de nieuwe technieken zullen sneller succes hebben dan hun voorgangers.

#### 4.3 2030: wisseling van de wacht

Bontekoning (2007) beschrijft de verschuiving van generaties binnen organisaties door middel van levensfasen. Iedere (levens)fase kent een bepaalde rol binnen organisaties:

<p><b>JEUGD</b> opgroeien, waarden vorming, leren 0-15 jaar</p>	<p><b>JONG VOLWASSEN</b> vitaal actief, waarden testen, leren voor een baan en werken 15-30 jaar</p>	<p><b>MIDDEN VOLWASSEN</b> managers/professionals, waarden opleggen, supervisie 30-45 jaar</p>	<p><b>VOLWASSEN</b> leiderschap, waarden overdracht, uitdiepen kwaliteiten 45-60 jaar</p>
---	--	--	---

De overgang van generaties in organisaties verloopt geleidelijk. Iedere vijftien jaar begint op het niveau van iedere levensfase een generatiewisseling. Dit zijn dus vier parallelle vernieuwingsimpulsen van een bedrijfscultuur. Momenteel (2010) zitten we ongeveer halverwege zo'n overgang, waarbij de pragmatische generatie langzaam tot de beslissers gaan behoren, zowel in managementtermen als in politieke functies. De Screenagers gaan langzaam de arbeidsmarkt betreden, enigszins belemmerd door de conjuncturele dip, maar wanneer de protestgeneratie (ofwel babyboomers) massaal met pensioen gaan zal dit proces zich gaan versnellen.

*"Er staat een aantal demografische uitdagingen voor de deur waardoor we ons hele systeem moeten veranderen. De komende tien jaar gaan er vijfhonderd- tot zeventhonderdduizend mensen met pensioen en dat betekent dat we meer moeten doen met minder mensen". (bron: Aslander, Globe, 2010)*

FASE	1985-2000	2000-2015	2015-2030
<b>VOLWASSEN</b> leiderschap, waarden overdracht, uitdiepen kwaliteiten 45-60 jaar	<b>PROTESTGENERATIE</b> (1940-1955)	<b>GENERATIE X</b> (1955 – 1970)	<b>PRAGMATISCHE GENERATIE</b> (1970 – 1985)
<b>MIDDEN VOLWASSEN</b> managers/professionals, waarden opleggen, supervisie 30-45 jaar	<b>GENERATIE X</b> (1955 – 1970)	<b>PRAGMATISCHE GENERATIE</b> (1970 – 1985)	<b>SCREENAGERS</b> (1985 – 2000)
<b>JONG VOLWASSEN</b> vitaal actief, waarden testen, leren voor een baan en werken 15-30 jaar	<b>PRAGMATISCHE GENERATIE</b> (1970 – 1985)	<b>SCREENAGERS</b> (1985 – 2000)	<b>GENERATIE ?</b> (2000 – 2015)
<b>JEUGD</b> opgroeien, waarden vorming, leren 0-15 jaar	<b>SCREENAGERS</b> (1985 – 2000)	<b>GENERATIE ?</b> (2000 – 2015)	<b>GENERATIE ?</b> (2015 – 2030)

In 2030, wanneer de vergrijzinggolf op een hoogtepunt is, zwaaien de Screenagers met de scepter, zowel in organisaties als in de politiek. Met de huidige kennis van de kenmerken zal dit een grotere cultuuromslag teweegbrengen dan de vorige generatiewisselingen hebben gehad. Bontekoning (2007) schrijft hierover:

*"In vergelijking met de Pragmatische Generatie zullen de Screenagers hoogstwaarschijnlijk: minder neigen tot aanpassen; waarderen organisatieculturen en leiders die authentieke ontwikkeling steunen; netwerken niet alleen met leeftijdgenoten, maar met mensen van alle leeftijden en uit alle culturen; zijn meer op zoek naar zinvolle contacten; vinden kennis wel belangrijk, maar ook vergankelijk; hebben niet voldoende aan korte termijn resultaten, willen direct voldoening halen uit wat ze doen; willen leren als het past bij hun authentieke ontwikkeling; houden geen rekening met bestaande grenzen, zijn zelf grenzeloos actief, vinden het prima als anderen wel binnen grenzen blijven; doen niet een paar dingen tegelijk, maar veel dingen tegelijk; weten meer over interactieve media dan enige vorige generatie; ontwikkelen vaker een meervoudige identiteit."*

Onze stelling is dat de wensen sterk gaan veranderen wanneer er een kleinere groep beroepsmensen volgt die vervolgens ook meer te wensen hebben. Zij eisen en hebben ook meer keuzevrijheid dan de generaties voor hen. Deze keuzevrijheid zal zich zowel op professioneel als persoonlijk vlak; professioneel zijn zij meer dan voorheen in staat als zelfstandige onderneming (al dan niet in netwerken) te gaan opereren, indien traditionele organisaties te weinig uitdaging bieden. Op persoonlijk vlak hebben zij, als gevolg van een (kwalitatieve) schaarste op de arbeidsmarkt meer eisen qua werk- en woonomgeving.

## 5 Nieuwe wensen: nieuwe opgaven

Het is dus niet ondenkbaar geheel dat de manier waarop bedrijven, organisaties, overheden en de daarmee de maatschappij anders gaat functioneren en organiseren; ook in de manier waarop wij met z'n allen de ruimte gebruiken en met onze tijd omgaan. Kortom: we gaan andere keuzes maken wat om andere opgaven voor de stad vraagt.

## 5.1 Welke veranderingen verwachten we nog?

De demografische trendbreuken zullen de komende decennia dus naar onze verwachting voor enkele omslagpunten zorgen:

- *Van schaarste naar overschot: meer keuzevrijheid voor de consument*  
In een arbeidsmarkt met meer (kwalitatieve en kwantitatieve) vraag naar werknemers dan er aanbod is, zal de werkgever meer moeten toegeven aan de wensen van de werknemer: bredere werktijden, minder vaak op kantoor komen, andere beloningsmodellen. Deze ontwikkeling zal vanzelf gaan wanneer de Screenagers zelf het management gaan vormen en de politieke besluitvormers zijn. De wettelijke kaders zullen vanzelf meebuigen.

Niet alleen de arbeidsmarkt kent een kentering, ook de woningmarkt zal een ander karakter krijgen. Jarenlang is door middel van schaarste en bijbehorende woningcontingenten gestuurd op de ruimtelijke groei. Met een krappe woningmarkt was het vaak niet moeilijk om nieuwe inwoners voor nieuwbouw te vinden. Ook na de economische crisis zal dit in veel gebieden niet meer zo zijn. De woningcontingenten waren bepalend hoeveel er gebouwd kon worden, de komende decennia zal het vooral afhangen van de populariteit van de regio of projectontwikkelaars nog brood zien in nieuwbouwprojecten.

De gevolgen van teruglopende inwoneraantallen heeft forse consequenties. Leegstand in de voorzieningen, niet te verkopen huizen, teruglopende gemeentekas door geen nieuwe uitbreidingen of grondverkoop. Daar komt bij dat vaak de jonge generatie verhuist. De oudere generatie doet dit niet snel en blijft vaak gebonden aan de stad of streek waar ze wonen. Krimpgebieden worden derhalve ook nog eens geconfronteerd met een eenzijdige bevolkingssamenstelling.

Hier ligt naar onze mening de eerste cruciale planningsopgave: inzetten op het faciliteren van doelgroepen en imago van de stad worden steeds belangrijker, naast het bieden van de (bijbehorende) basisvoorzieningen als bereikbaarheid van banen, voorzieningen en een prettige leefomgeving.

- *Een kleiner collectief veld: een diffuser tijdruimtepatroon*  
Met een te verwachte kwantitatieve maar ook kwalitatieve omslag in zowel vraag als aanbod van de beroepsbevolking de komende jaren, zullen individuele motieven en beslissingen (de 'brainware') nog minder eenheid gaan vertonen. In andere woorden: de wensen van mensen gaan nog meer dan nu uiteenlopen en zullen ook meer vervuld gaan worden. De groeiende culturele diversiteit (meegenomen de emancipatie van nieuwe Nederlanders) speelt hier ook een belangrijke rol in.

Naar verwachting zal, mede als gevolg van de toenemende keuzevrijheid van mensen, hierdoor meer vrijheid ontstaan in waar, wanneer en op elke wijze men zich wil verplaatsen en van waar naar waar. Niet meer 5 keer per week 1 uur reizen naar je werk, maar bijvoorbeeld 3 maal per week 2 uur. In plaats van 9 tot 5 zal bijvoorbeeld een 7 tot 21 uur-werktijdsveld ontstaan. De spits zoals we nu kennen zal zich verbreden in de tijd omdat men meer dan nu zelf kan bepalen wanneer het

kantoor bezocht wordt. Deze nieuwe wensen zullen ook nieuwe concepten oproepen, zoals de huidige transformatie van stationlocaties als transferknoop naar multifunctionele centra.

Hier ligt naar onze mening de tweede cruciale planningsopgave: 90% van de infrastructuur is er al, maar dit is vooral een generiek systeem, zowel de autobereikbaarheid als het spoornet biedt grotendeels voor iedere individu hetzelfde aan, terwijl de behoefte sterk verschilt. Kortom de ontwerpopgave is hoe kunnen we onze generieke systemen zo flexibel in gebruik maken dat ze verschillende behoeften bedienen.

- *Toegang in plaats van nabijheid: grotere onderlinge verschillen*

Door de ingezette en toenemende privatisering van publieke taken is ook bereikbaarheid steeds selectiever en commerciëler aan het worden. Virtuele bereikbaarheid wordt verkocht door de markt, wie het meest betaalt krijgt de beste breedbandverbinding. Als we gaan beprijzen gebeurt dat ook met autobereikbaarheid. In landen om ons heen is eenzelfde trend ook al zichtbaar met water en elektriciteit. Kortom: hoe meer geld je hebt, hoe beter je infrastructurele connectiviteit zal zijn.

Daarbij geldt dat de keuzevrijheid weliswaar voor een groot deel geldt, maar dit niet alleen winnaars oplevert. De kloof tussen 'have more's' and 'have less' van mobiliteit en daarmee toegang tot banen, voorzieningen gaat toenemen. De demografische trends zullen de verschillen groter maken; met als gevolg een eenzijdige bevolkingssamenstelling. Recht op mobiliteit wordt daarmee een sociaal vraagstuk waar de toekomstige stad een antwoord op dient te hebben.

Regio's en steden zullen hun best doen om bepaalde doelgroepen te faciliteren. De balans tussen het faciliteren van bepaalde doelgroepen dient echter niet ten koste te gaan van het bieden van een basiskwaliteit. De derde planningsopgave ligt daarom naar onze mening in het bewaken van de sociale cohesie en toegang tot basisvoorzieningen. Een stad dient iedere doelgroep te kunnen bedienen, al kan en zal best her en der onderscheid gemaakt (moeten) worden om bepaalde groepen meer te kunnen faciliteren.

## 5.2 *Welke handreikingen kunnen we geven voor de toekomstige stad?*

- *Focus op imago en doelgroepen*

In 2030 zal een generatie aan het roer staan die meer meer keuzevrijheid en mogelijkheden heeft wat betreft werkgelegenheids- en woonkeuze. Inwoners zullen steeds daarom nog meer dan nu gaan kiezen voor de omgeving, dan pas voor het huis zelf. Men wil zichzelf herkennen in zijn of haar omgeving. En daarbij voldoende mogelijkheden tot ontplooiing willen hebben.

De toekomstige stad zal nog meer moeten kijken welke groepen zij wil bedienen, en hierbij wellicht kiezen voor een niche in de markt. Zorg ervoor dat iedere doelgroep zich herkent en ook mogelijkheden heeft tot ontplooiing: de 20'er, de 30'er, de 40'er etc. In feite dient iedere generatie een plek te hebben en te kunnen behouden. Imago wordt meer dan nu nog het geval is van belang voor de aantrekkelijkheid van een

stad of regio wanneer schaarste ontbreekt en woningcontingenten niet meer de randvoorwaarden vormen.

- *Biedt flexibiliteit*

Met een diffuser tijdruimtepatroon zullen andere wensen ontstaan, bijvoorbeeld de mogelijkheid thuis een bedrijfje te starten of buiten de huidige gebaande tijden te winkelen of recreëren. Ook keuzemogelijkheden om te verplaatsen zijn belangrijk. De Functionele stad zal daarom niet meer functioneren en steden dienen, om aantrekkelijk te blijven, anders te gaan functioneren. De stad dient in ieder geval meerdere mogelijkheden te kunnen bieden, zodoende de inwoner vrijheid te geven zich te ontplooiën en zich thuis te voelen. Maar ook de mogelijkheden om gedurende meerdere levensfasen te blijven leven in de stad. De doctrine van gescheiden wonen en werken, bestemmingsplangereguleerde ontwikkelingen, winkelenstertijden en woningcontingenten zullen hierbij langzaam losgelaten gaan worden omdat de inwoner hierom vraagt. Zij zullen vervangen of aangepast moeten worden als men daarom vraagt.

- *Zorg voor voldoende kennis*

Kruispunten van rivieren en wegen waren altijd belangrijke voorwaarden voor het bedrijven van handel en het concentreren van inwoners. Het principe van handel gold in de Middeleeuwen en geldt in de 21ste eeuw nog altijd. Steden blijven steden als er een lokale economie is en blijft. Het meest sprekende voorbeeld in Nederland is Eindhoven met Philips. Valt de lokale economie weg dan gaat een stad achteruit. Een fundamentele verandering is echter niet meer een goede ligging ten opzichte van grondstoffen. Met een op vooral een dienstensectorgerichte economie is de nieuwe grondstof kennis. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van goed gekwalificeerd personeel en werkgelegenheid wordt meer van belang voor het functioneren van de stad dan nu al het geval is.

## **6. Conclusie en reflectie**

Het thema van dit CVS is: de toekomstige stad. In de toekomst kijken altijd lastig, want er zijn altijd onvoorziene ontwikkelingen of trendbreuken te vinden: raakt de olie echt op of toch niet? Zet de globalisering door of komt wint de duurzaamheidsideologie en leven we straks in een lokale economie met lokaal gefabriceerd voedsel en energie? We weten het niet. Wat we wel redelijk kunnen voorspellen is de bevolkingssamenstelling van 2030. In dit artikel zijn om die reden twee trendbreuken behandeld die te maken hebben met demografie; een kwantitatieve en een kwalitatieve trendbreuk. Deze staan niet los van elkaar maar juist de onderlinge beïnvloeding is datgene wat volgens ons van grote invloed zal zijn op de toekomstige opgaven van de stad.

Er bestaan altijd winnaars en verliezers in het stedelijke landschap. Steden die niet meer voldoen aan behoeften van consumenten, inwoners of werknemers worden sterk geconfronteerd met een terugval in populariteit. De maakbaarheid hierin wordt steeds beperkter. Een robuuste lokale economie is en blijft echter een randvoorwaarde, evenals een aantrekkelijk woon- en leefklimaat.

Om de inwoner te winnen en binden zullen steden aan alle generaties ruimte moeten blijven bieden. Zij dient hybride te worden: dag en nachtactiviteit, rust en drukte, fysiek en digitale bereikbaarheid, rood en groen, wonen en werken, jong en oud, etc. Kortom: meer mogelijkheden bieden voor meer soorten mensen: de mogelijkheid om thuis een bedrijf te starten, een winkel- en voorzieningenaanbod dat ook buiten de gebaande tijden beschikbaar is en een gevarieerd aanbod aan infrastructuur en vervoermogelijkheden.

Naar het principe van de aantrekkelijke stad is veel onderzoek gedaan en zijn boeken vol geschreven. Maar er is geen recept om een populaire stad te zijn. Dit hangt af van de sterke punten van de stad zelf en die verschillen. We kunnen en willen dus geen blauwdruk geven; eerder is het tegenovergestelde aan de orde. In dit artikel hebben we geprobeerd enkele handreikingen te geven op basis van te verwachte ontwikkelingen. Echter zal dit niet de gehele waarheid zijn; dit was ook niet ons doel. Wel willen we graag de discussie op gang brengen over de effecten die de te verwachten demografische trendbreuken ons kunnen brengen. Immers is wel zeker dat deze om nieuwe spelregels gaan vragen voor de toekomstige stad.

### **Literatuurbronnen**

- Van der Neut, Leefbaarheid van de functionele stad, 2006
- Somer, De functionele stad, 2007
- Olde Kater, Harms, Mobiliteitsontwikkelingen duiden en verklaren, 2009
- Dupuy (1991, in: Rooij, 2005), The Mobile City, 2005
- Bontekoning, Generaties in organisaties, 2007
- Aslander, Waardebepaling, in: Globe, 2010
- <http://primos.abfresearch.nl>
- [www.bereikbaarheidskaart.nl](http://www.bereikbaarheidskaart.nl)