

**'It's the economy, stupid!' De relatie tussen ruimte, mobiliteit en economie gisteren, vandaag en morgen**

Bas Govers

Goudappel Coffeng BV

[bgovers@goudappel.nl](mailto:bgovers@goudappel.nl)

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk**

**21 en 22 november 2012, Rotterdam**

## **Samenvatting**

We spreken vaak over de relatie ruimte en mobiliteit. Minder vaak gaat het over de rol van de economie daarbij als drijvende kracht. In deze paper wordt die rol juist belicht. Hoe beïnvloedt de economie de relatie tussen ruimte en mobiliteit: gisteren, vandaag en morgen? Welke constanten zien we door de jaren heen? En kunnen we daaraan houvast ontleen als we economisch gedreven willen investeren in ons mobiliteitssysteem van morgen.

### ***Er verandert veel in 40 jaar***

Het gemiddelde werkzame leven omvat zo'n 40 jaar. Er verandert veel in die tijd. In het begin van de zestiger jaren werd de metro geopend, werd Feijenoord Europees kampioen. De supermarktketen van de Gruyter zat in zijn laatste dagen, nadat het was overgenomen door SHV en de straten in de stad waren nog rustig, wat auto's betreft dan. Fietsers domineren het straatbeeld. Hoe zou het 40 jaar verder zijn? In ieder geval zal het 'stalen' verbond dat economie, ruimte en mobiliteit met elkaar hebben niet anders zijn. De uitingsvorm van dat verbond wel. Dat verschiet steeds van kleur.

### ***De vooroorlogse jaren: ontstaan en groei van steden***

Eerst ontstonden de steden veelal op de doorwaadbare plaatsen van de waterwegen; het waren de natuurlijke handelsplekken. Door de komst van kanalen en spoorwegen in de 19e eeuw groeiden die handelsmogelijkheden en met hen de steden. Mobiliteit en industrialisering maakten een schaalvergroting van de steden mogelijk. Maar de steden waren nog chaotisch. Economisch potentieel ging daarmee verloren. De grote stadsarchitecten als Cerda en Haussman brachten orde aan. Gebouwen, straten en pleinen in perfecte harmonie. Maar de centraal gelegen pleinen en straten daaromheen, kortom die plaatsen die economisch van belang zijn, werden drukker en drukker. Verkeer en het verkeerssysteem moest in de jaren dertig binnen dat stadsontwerp zijn eigen plaats krijgen. Het beroemde Uitbreidingsplan van Berlage voor de westelijke tuinsteden van Amsterdam (AUP) is daar het mooiste voorbeeld van.

### ***Na de oorlog: wederopbouw en massamotorisering***

De jaren na de oorlog stonden in het teken van de wederopbouw. En in de mobiliteitstructuur deed een nieuw fenomeen zijn intrede: de snelweg. Deze had zijn waarde onder de oorlogseconomie van Hitler in Duitsland wel bewezen. Het snelst ging het in de Verenigde Staten, dat zich niet op de wederopbouw hoefde te richten en waar de economie floreerde. Inkomens namen toe en een eigen auto kwam in bereik van velen. Maar waar in de VS alle ruimte voor de auto in de steden aanwezig was, ontbrak dat in de historische Europese steden. Hoe breng je de mensen met een eigen auto, naar het economisch hart van de steden dat nog steeds in de binnenstad lag? Een enorme ontwerpogave, waar Henk Goudappel ook zijn bureau op bouwde. Integraal stadsontwerp waar de infrastructuur in is opgenomen. Hoog Catharijne is het bekendste voorbeeld ervan. Grote doorbraken werden gepland en vaak maar half uitgevoerd. Daarom hebben de Willemsbrug in Rotterdam en de Sebastiaansbrug in Delft zo'n aparte aanlandingsboog. Andere plannen, zoals de doorbraak door het Vondelpark zijn gelukkig de tekentafel nooit ontgroeid. Want tegelijkertijd nam het maatschappelijk verzet in de jaren zestig toe.

### ***Vanaf jaren zeventig: volkshuisvesting***

De wederopbouw was voltooid. De babyboom bracht een snelle bevolkingsgroei en maakte volkshuisvesting tot de grote drijvende kracht achter het 'stalen' verbond van ruimte, economie en mobiliteit. De gebundelde deconcentratie was het leidend principe en in steden als Zoetermeer en Almere werd de perfecte samenhang van ruimte en mobiliteit bereikt. Stations als dragers van de woningbouw met centraal gelegen voorzieningen in befietsbare maten. Alles veilig gescheiden van de autostructuren die harmonieus zijn opgenomen in het stedelijk weefsel: de maakbare samenleving op zijn hoogtepunt. In de jaren tachtig en negentig stond die maakbaarheid in ieder geval op papier nog overeind in het Tweede SVV en de VINEX. In de praktijk blijkt de ideale afstemming lastiger. De ligging van de locaties wordt sterk door economische grondpolitiek gestuurd; de ontsluiting per openbaar vervoer komt moeizaam van de grond. Marktdenken stuurt de invulling van de bouwopgave sterker dan ideaalbeelden over compactheid rond OV-knopen. Hogere dichtheden ontstaan daarom even vaak aan de groene randen van de vinex-locaties.

### ***Een nieuw eeuw: de markt bepaalt, de overheid treedt terug.***

Maar waar de woningbouw zich in de jaren negentig nog laat plannen neemt de planbaarheid van de kantorenlocaties sterk af. De uitvoering van het ABC-beleid uit de vinex verloopt moeizaam en vervalt voornamelijk tot een parkeerdiscussie. De markt trekt naar de randen van de steden; B-locaties op zijn best; vaak ook C-locaties met bushaltes toegelaten door de vervagende beleidskaders. De contouren van Pronk in de Vijfde Nota worden verworpen. De Nota Ruimte geeft het stuur van het Rijk over aan de provincies. Nu worden vooral concepten gepropageerd als knooppunten en Transit Oriented Development; visies als De Mobiele Stad. Maar ze missen uitvoeringskracht. De markt bepaalt dat de kantoren op B-locaties leeg staan en de werkgelegenheid weer de stad in trekt. Ook in de woningmarkt is de marktvraag dominant geworden. De woningbehoefte is niet langer kwantitatief maar kwalitatief. De eengezinswoning in de buitenwijk is niet langer het ideaal in de individualiserende samenleving. Ondertussen wil het binnen de sector mobiliteit met de maakbaarheid nog wel lukken. Onder de filelast van de jaren van hoogconjunctuur na de eeuwwisseling zijn grootschalige verbeteringen van de rijkswegen voorbereid. Ze worden stipt uitgevoerd door daadkrachtige overheden. Maar niet alleen de conjunctuur is veranderd; de hele economische structuur verandert en daarmee het 'stalen' verbond tussen ruimte, economie en mobiliteit.

*'De Nota Ruimte'*



*'De Nota Mobiliteit'*



*'De terugtrekkende overheid'*

## ***De digitale revolutie***

Veertig jaar van nu zullen we terugkijken op deze tijd als de 'digitale revolutie', die net als de industriële revolutie zo'n beetje elk aspect van onze samenleving raakt. De stad is het domein van de nieuwe economie geworden. Samenwerken in netwerken is de motor van de kenniseconomie geworden. Niet langer zijn vaste werkplekken in vaste organisaties op vaste locaties de norm, maar flexibele en resultaatgerichte coalities van kennis. Uitwisseling van kennis vindt in ontmoetingen plaats: op kantoor of in (semi-) publieke ruimten. Het werk gebeurt daar ook. Goed multimodaal bereikbare en centraal gelegen locaties hebben de voorkeur. Tijdbeleving verandert fundamenteel doordat het werk al reizende gewoon doorgaat. Het reispatroon verandert daardoor ook: niet meer elke dag naar vaste locaties, maar flexibel, vaker over langere afstanden en steeds anders. Het bijpassende vervoermiddel is door digitale toepassingen makkelijker te vinden, te huren of af te rekenen. Bezit wordt daardoor minder belangrijk. Winkelen doen we eveneens steeds meer digitaal. Maar beleving, uiterst belangrijk bij bestedingen, is digitaal niet te koop. Winkelcentra bieden daar meerwaarde. De aantrekkelijke centra tenminste. Dat zijn er minder, maar wel groter, gevarieerder, verrassender. Ook burgers vinden elkaar in netwerken en organiseren samen wat voorheen de overheid regelde. In deze energieke samenleving verandert de rol van de overheid fundamenteel. De nadruk komt er op te liggen om binnen haar eigen grenzen mee te werken aan wat burgers, bedrijven en organisaties willen en tegelijk zorg te dragen voor synergie tussen al die initiatieven.

## ***Maar: economische groei is mobiliteitsgroei***

Maar ondanks alle veranderingen zijn er ook constanten die houvast kunnen bieden. De relatie tussen economische groei en mobiliteitsgroei is er zo een. Op elke plek op deze wereld blijkt er een lineair verband tussen gemiddelde inkomensgroei en mobiliteitsgroei. Ook al verbeteren de communicatiemiddelen; het leidt niet tot minder verplaatsingen. Eerder faciliteren die middelen nieuwe contacten. Zo was het bij de introductie van de telegraaf, telefoon, telefax en e-mail en zo zal het ook bij mobiel internet zijn ondanks e-conferencing, skype en alle andere nieuwe vormen van communicatie. Feitelijk faciliteren al deze middelen de verdere schaalvergroting en specialisering die de basis vormt van de economische groei. Voor de mobiliteit betekent het reizen over langere afstanden en daarmee van een sterke groei van het luchtverkeer en hogesnelheidsvervoer. Dit leidt tot een schaalverschuiving in de elkaar versterkende netwerken. Van lokale, regionale en nationale netwerken naar agglomeratieve, interregionale en internationale netwerken met de intercontinentale hubs als Schiphol, Charles De Gaulle en Frankfurt als knopen.

## ***Trek naar de stad zet door***

Een andere constante is de trek naar de stad. In de jaren 50 leefde nog 30% van de wereldbevolking in steden. Nu ligt dat rond de 50% en in 2050 zal dit tot 70% zijn opgelopen. Ook in Nederland is dit proces van verstedelijking van de economie herkenbaar en neemt de druk op de grote steden toe. Gezinnen blijven in de steden, ouderen trekken naar de voorzieningen in de steden en jongeren zoeken beleving in de steden.

Alle groepen gebruiken de stad voor cultuur en evenementen: de beleveniseconomie.  
Gevolg: meer bezoekers, meer toeristen, meer werkenden en meer bewoners.



### ***Aantrekkelijkheid is economische factor***

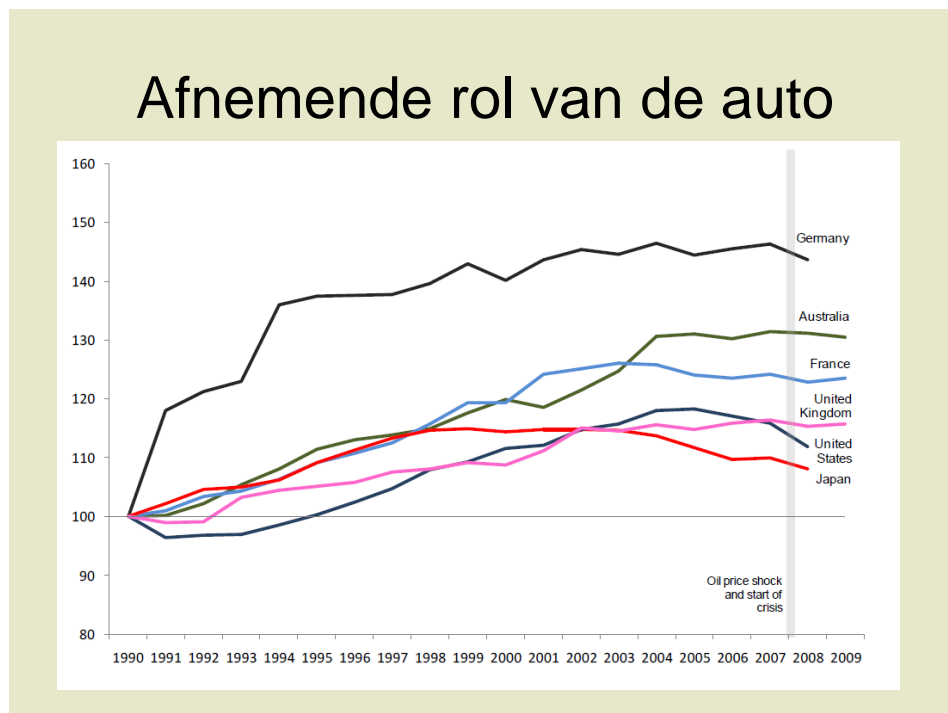
Houvast biedt ook het feit dat al deze mensen vooral komen op die plaatsen die aantrekkelijk zijn om te verblijven. Economisch is het van groot belang de high-potentials in de kennisdomeinen te kunnen binden en boeien. De steden en universiteiten zijn daarmee ook verwickeld in een internationale concurrentiestrijd. 'Quality of life' is in dat spel een belangrijke troef. De postmoderne mens is niet langer op status en bezit georiënteerd, maar op kernwaarden als beleving en ontplooiing. Evenementen en internationaal toerisme groeien sterk. Voor winkelgebieden is het bieden van beleving een must geworden. Maar ook voor wonen, werken en recreëren zijn aantrekkelijke multifunctionele, levendige gebieden met een sterke eigen identiteit van belang. Het gaat om 'place-making'. Naast de binnensteden vormen daarom de stedelijke schil daarom heen en de oudere industriële zones gebieden met een hoge potentie.

## **Verduurzaming leidt tot hogere dichtheden**

Een factor die ook houvast biedt op zoek naar de nieuwe verschijningsvorm van het 'stalen' verbond van ruimte, economie en mobiliteit is de verduurzaming. De snelle groei van BRIC-landen zal de druk op de schaarse grondstoffen verder doen toenemen. We zullen er efficiënter mee moeten omgaan. Gebruik wordt ook daarom belangrijker dan bezit. Maar ook in de mobiliteit heeft het grote gevolgen. Compactere steden en hogere dichtheden is energie-efficiënter. Wonen op grotere afstand van werkgelegenheid en voorzieningen wordt duurder. Dit zal de druk op de steden verder verhogen.

## **Afnemende rol van de auto: 'peak car'**

Al deze ontwikkelingen dragen bij aan een afnemende rol van de auto. De postmoderne generatie Y kiest voor een mooie reis (beleving) boven een auto (bezit). Als je maar toegang hebt en gebruik kunt maken van een auto als je er een nodig hebt, is het goed. In de stad is de auto ook niet het meest geschikte vervoermiddel. De fiets wint het samen met het openbaar vervoer, waarmee je permanent online kan blijven. Beiden versterken elkaar. En de mobiliteit groeit wel, maar niet op regionaal niveau waar de auto sterk is; eerder is er groei op langere afstanden door de lucht en het internationaal hogesnelheidsvervoer waar de positie van de auto achterblijft. In de meest ontwikkelde stedelijke regio's is dit 'peak car' fenomeen duidelijk herkenbaar.



## **Houvast voor economisch investeren in mobiliteit**

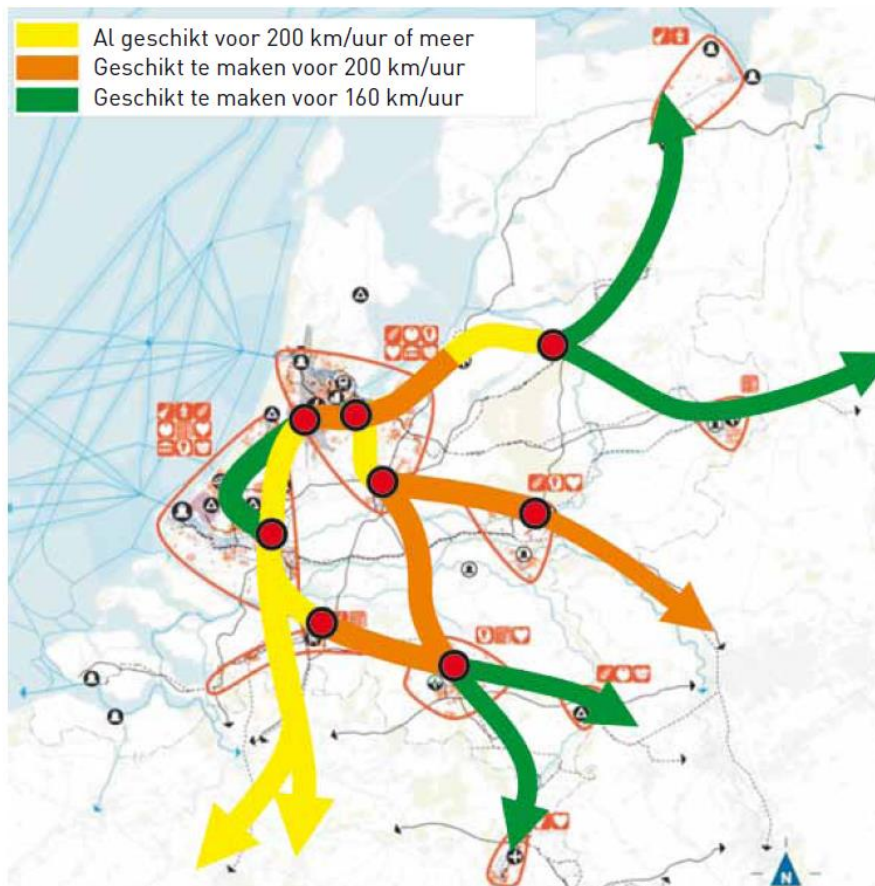
Uit al deze ontwikkelingen kunnen we een aantal conclusies trekken voor wat betreft de relatie tussen economie, ruimte en mobiliteit in 2050 en hoe we ons daar op kunnen voorbereiden als het gaat om ruimtelijke investeringen. Het vertrekpunt daarbij dient de



trek naar de steden te zijn en de internationale competitie tussen de stedelijke regio's. Bereikbaarheid en aantrekkelijkheid vormen de kernwoorden. De mobiliteit groeit (want de economie groeit) maar wel anders: minder auto, meer luchtvaart en hogesnelheidsvervoer. De druk op de steden neemt verder toe en daarmee de mobiliteit in, van en naar de steden. Dit vraagt om een mobiliteitssysteem dat deze stromen kan verwerken. Een kwaliteitsslag in de openbare ruimte van de grote steden is nodig en een inzet op verdichting en multifunctionaliteit van het bestaande stedelijk gebied. Als het gaat om de rol van het Rijk is het van belang op twee hoofdlijnen te concentreren:

### **1) Internationaal perspectief voor stedelijke regio's**

Het versterken van het internationaal perspectief van de stedelijke regio's. Noordwest Europa is op wereldschaal één 'urban region'. Daarbinnen ontstaan stedelijke gebieden waar de economie naar toe trekt zowel op nationaal als op regionaal niveau. Die stedelijke gebieden moeten onderling snel worden verbonden. Het gaat dan om de snelle verbindingen op topcorridors op het spoor van de nationale stedelijke regio's en Europese kernregio's onderling (zowel binnen als buiten Nederland). De intercontinentale hubs vormen de knooppunten van dit systeem. Naast de interncontinentale hubs is er een 'gebundelde deconcentratie' naar regionale vliegvelden die ook goed moeten zijn aangesloten. Binnen de stedelijke regio's zelf moet de landzijdige bereikbaarheid en de connectiviteit van de vliegvelden verbeteren.



Een topsegment op het spoor verbindt economische kerngebieden, stedelijke regio's en luchthavens, nationaal en internationaal.

## **2) 'Inverse vinex': transformatie en intensivering van de steden**

De groeiende druk op de steden moet in goede banen worden geleid. Dit vraagt om een duidelijke focus: geen nieuwe uitbreidingen meer, maar focus op transformatie. Intensiveren bij knooppunten en langs regionale en stedelijke vervoersassen. Regionale structuren doortrekken tot in het stedelijke gebied: Invalswegen, lightrail, fietsnelwegen en P+R-voorzieningen. Sturen op ruimtelijke kwaliteit met ruimte voor fietsverkeer en verblijfskwaliteit, mogelijk gemaakt door gerichte investeringen in de mobiliteitsstructuur. Vliegwielinvesteringen, zoals de Erasmusbrug, de Noord-Zuidlijn en de Haagse tramtunnel zijn nodig gebleken om ruimtelijke kwaliteit te kunnen creëren en om de inspanningen van marktpartijen te sturen. Voor elk van deze investeringen was niet het capaciteitsvraagstuk leidend, maar het kwaliteitsvraagstuk. Dat is de nieuwe basis voor het mobiliteitsbeleid.

In 2009, dus voor de crisis, bracht Goudappel de mobiliteitsvisie uit: 'ik fiets en ik vlieg'. Eigenlijk is dat de meest kernachtige samenvatting van deze twee hoofdlijnen. Het 'stalen' verbond tussen ruimte, economie en mobiliteit in een nieuwe vorm. De vorm van 2050.