

Trends & The City: Planning voorbij de crisis

Ron Bos
Goudappel Coffeng
rbos@goudappel.nl

Johannes Beuckens
Gemeente Amsterdam DIVV
J.Beuckens@IVV.amsterdam.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
21 en 22 november 2013, Rotterdam**

Samenvatting

Trends & The city: Planning voorbij de crisis

De toekomst is buitengewoon onzeker geworden doordat in deze jaren van economische terugval op tal van plekken trendbreuken zijn waar te nemen. Verwachtingen moeten noodgedwongen worden bijgesteld als gevolg van leegstaande kantoren, een stagnerende woningmarkt en afnemende files. Hier staat tegenover dat nieuwe ontwikkelingen snel in aandeel winnen: Het Nieuwe Werken, autodelen, fietsgebruik in de grote steden en het gebruik van social media.

De richting van deze ontwikkelingen en de mate waarin zij een impact hebben op ons gebruik van de stad is buitengewoon onzeker. Het traditionele trendprojectiedenken werkt onvoldoende meer; de onzekerheid is daarvoor te groot. Maar waarmee dienen we als planners dan rekening te houden in de toekomst? En hoe?

Op basis van drie onderscheiden maatschappelijke trends, te noemen een shift van bezitten naar toegang, de opkomst van de energieke samenleving en de verregaande digitalisering, hebben we drie scenario's geformuleerd voor de toekomstige ontwikkeling van de stad:

- De gedeelde stad, waarin de nadruk komt te liggen op delen in plaats van bezitten.
- De verbonden stad, waarin sociale netwerken een steeds groter belang krijgen en initiatieven vaak bottom-up ontstaan.
- De slimme stad, waarin virtualisering zich zodanig doorzet dat het Internet of Things ontstaat.

In de scenario's zien we een shift in dieperliggende waarden en overtuigingen die zich uiten in nieuwe economische modellen, verschuivende consumentenvoorkeuren en uiteindelijk dus ook ander ruimte- en vervoerwijzegebruik. Veranderingen dus die van invloed zijn op de ruimtelijke en verkeersplanning voorbij de crisis:

- Als gevolg van demografische ontwikkelingen (groei in de steden, krimp in de periferie) is het verdelen van schaarste niet meer overal de primaire driver. Dit betekent dat ontwikkelingen in een lager tempo gaan en dat nieuwe verdienmodellen onderdeel worden van ons vakgebied.
- Hiernaast vinden verplaatsingen door verdergaande digitalisering in de toekomst meer online plaats. Communicatie tussen mensen en voertuigen verandert. Een andere beleving van reistijd, zowel in het OV als in zelfsturende auto's zal naar verwachting leiden tot andere mobiliteitsvoorkeuren.
- Tenslotte ontstaan meer initiatieven in ruimtelijke planning of organiseren van mobiliteit van onderop. Planning gaat meer in de vorm van cocreatie. Van de overheid vraagt dit duidelijke kaders waarbinnen particulieren invulling geven aan eigen voorkeuren.

Met het schetsen van de scenario's geven we aan dat de toekomst onzeker en onduidelijk is, in principe is het aantal mogelijke ontwikkelingen eindeloos! Maar deze mogelijkheden bieden wel nieuwe kansen voor planning voorbij de crisis: diverser, flexibeler en digitaler.

1. Inleiding: Crisis of nieuwe werkelijkheid?

De woningmarkt zit op slot, de werkloosheid neemt steeds meer toe, meerdere kabinetten op rij voeren een bezuinigingspolitiek en er is sprake van een vertrouwenscrisis in de banken. In kranten en op TV wordt gesproken over een crisis van tijdelijke aard, maar is dat wel zo? Is er niet sprake van een meer structurele, dieperliggende crisis? En praten we niet eigenlijk over een nieuwe werkelijkheid?



Figuur 1: Crises of nieuwe werkelijkheid? We kennen al jaren een stagnatie in de woningmarkt, arbeidsmarkt, oplopende (overheids)schulden, een groeiend energiegebruik, leegstand van kantoren en een groeiende klimaatopgave.

De toekomst is buitengewoon onzeker geworden doordat in deze jaren van economische terugval op tal van plekken trendbreuken zijn waar te nemen waardoor verwachtingen noodgedwongen moeten worden bijgesteld. Daar staat tegenover dat nieuwe ontwikkelingen snel in aandeel winnen. Denk aan de opkomst van Het Nieuwe Werken, de groei van particuliere autodeelinitiatieven als MyWheels en Snappcar, de niet voorspelde toenemende populariteit van het fietsgebruik in de grote steden en het steeds maar groter wordende gebruik van social media. De richting van deze ontwikkelingen en de mate waarin zij een impact hebben op ons gebruik van de stad is echter buitengewoon onzeker.

Langzaam wordt duidelijk dat sommige van de oude en vertrouwde systemen (zorg, onderwijs, mobiliteit en ontwikkelingsmodellen) niet meer werken. Tegelijkertijd ontstaan er van onderop nieuwe initiatieven, nieuwe ontwikkelingsmodellen, nieuwe gewoonten. Waar deze toe leiden is nog niet duidelijk. Sommigen zullen klein blijven en verdwijnen; andere zullen exponentieel snel groeien. Denk maar aan de grootste bedrijven die de

laatste 10 jaar de wereld hebben veroverd: Google, Facebook en Youtube. *Bestaat er een Google van mobiliteit?*

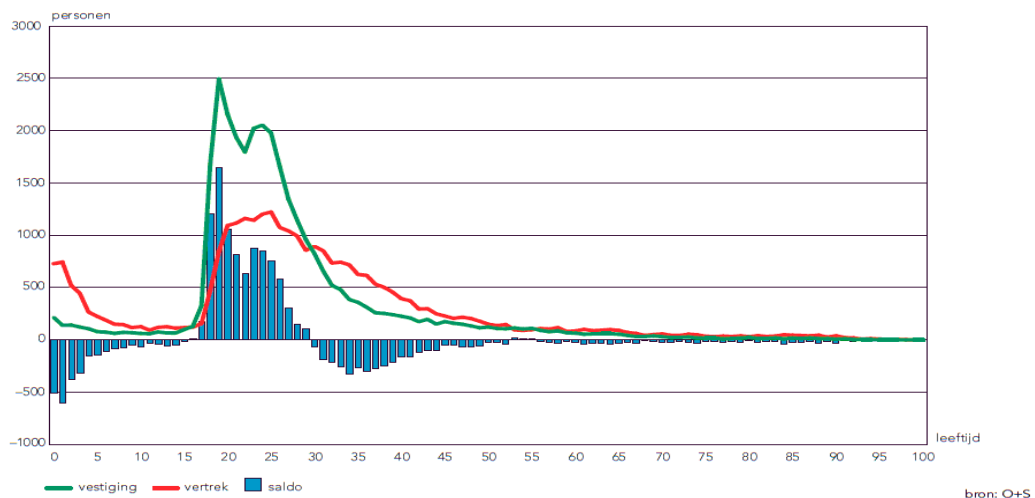
In dit artikel kijken we met kleine stappen vooruit: in de volgende paragraaf beschrijven we eerst welke ontwikkelingen al zichtbaar zijn, hier en nu. Hierna onderzoeken we in paragraaf 3 welke trends hieraan ten grondslag liggen. Op basis van deze trends schetsen we in de vierde paragraaf drie mogelijke scenario's voor de toekomstige ontwikkeling van de stad. In paragraaf 5 eindigen we met conclusies en discussie over stedelijke planning in tijden van onzekerheid. Doel is deze te vertalen naar ons domein van ruimtelijke en mobiliteitsplanning: wat kunnen wij planners ermee? We kunnen niet compleet zijn, hier is meer onderzoek voor nodig. Toch willen we enkele belangrijke noties meegeven.

2. Ontwikkelingen: Welke signalen uit de nieuwe wereld zien we?

In deze paragraaf worden ontwikkelingen beschreven die zich nu al voordoen op het gebied van demografie, mobiliteit, economie en het sociaal-culturele domein. In de laatste subparagraaf worden enkele verder weg gelegen ontwikkelingen aangestipt.

2.1 Demografie: Trek naar de stad

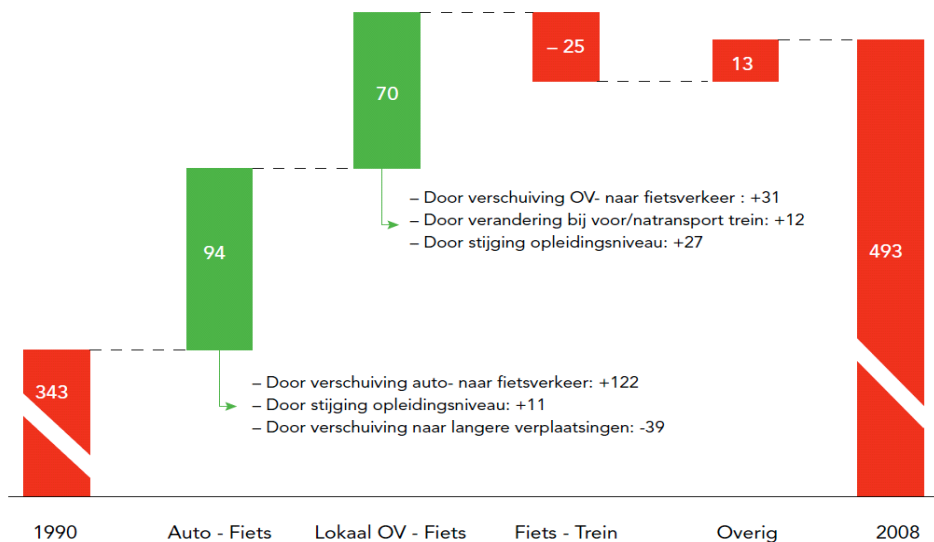
De migratietendens van de laatste jaren laat zien dat jongeren steeds meer naar de steden trekken. Het starten van een opleiding is een belangrijke reden voor jongeren (20-jarigen) om zich in Amsterdam te vestigen en ook net afgestudeerden (25-jarigen) trekken naar Amsterdam (zie figuur 2). Amsterdam heeft een bijzondere aantrekkingskracht; 20% van de Nederlandse bevolkingsgroei in 2012 was in Amsterdam. Sinds vorig jaar komt het inwoneraantal van Amsterdam voor het eerst sinds de jaren '70 dan ook weer boven de 800.000.



Figuur 2: Binnenlandse migratie naar Amsterdam per leeftijdsklasse (Bron: Bureau Onderzoek en Statistiek, gemeente Amsterdam). Vooral veel jongvolwassenen trekken naar de stad, jonge gezinnen zoeken vaak grotere woonruimten op in de nabijheid van de stad.

Tegenover de groei in steden staat dat veruit de meeste gemeenten een vertrekoverschot kennen in deze leeftijdscategorie. Het wegtrekken van mensen uit plattelandsgemeenten heeft niet alleen gevolgen voor het inwonertal maar ook voor het voorzieningenniveau en de werkgelegenheid. Wat weer een extra pull naar de grote stad betekent. Het is een versterkend mechanisme waarvan verwacht wordt dat dit zich verder zal versterken.

Meer bewoners leidt niet alleen tot meer verplaatsingen en een steeds drukker wordende openbare ruimte, maar ook tot andere verplaatsingen. Nieuwe groepen stedelingen hebben deels andere voorkeuren. Zo is de enorme groei van het Amsterdamse fietsgebruik de afgelopen jaren, mede te verklaren door een toename van het gemiddelde opleidingsniveau in de stad (zie figuur 3).



Figuur 3: herkomst groei fietsverkeer in Amsterdamse binnenstad (in duizenden verplaatsingen)

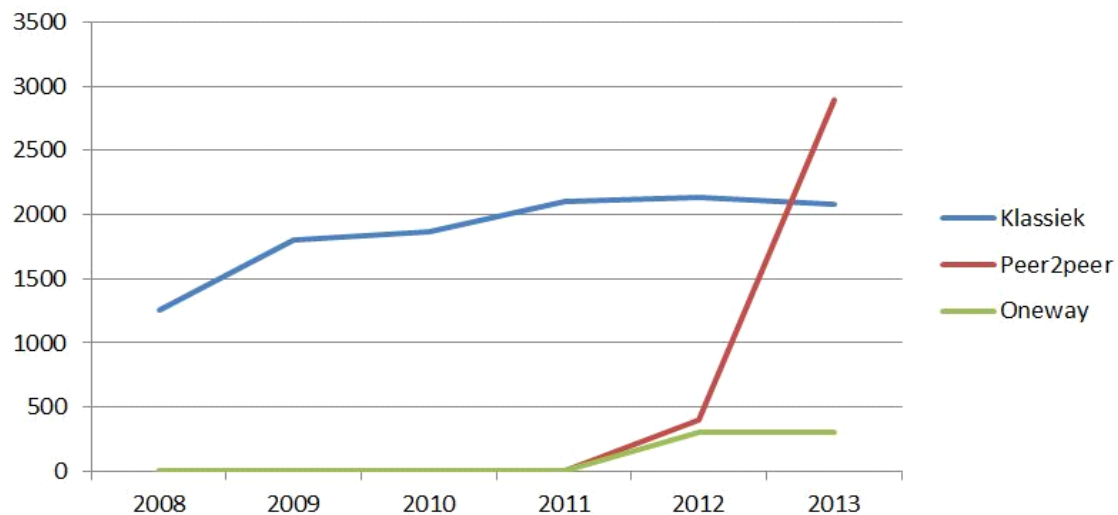
Figuur 3: Herkomst groei fietsverkeer Amsterdamse binnenstad in duizenden verplaatsingen (Bron: Meerjarenplan fiets, gemeente Amsterdam). Het opleidingsniveau en daarmee leefstijl van de bevolking is hierop sterk van invloed.

2.2 Mobiliteit: opkomst nieuwe mobiliteitsconcepten

Internationale trendwatchers signaleren in Amerika en Japan dat jongeren in steden anders tegen autobezit aankijken. De generatie van babyboomers zag de auto nog als dé manier om zichzelf te ontplooiën. De kinderen hiervan, de zogenaamde generatie Y heeft wisselende redenen om geen auto te kopen, van 'te duur' tot 'niet hip' of 'iets van de vorige eeuw'. De auto wordt steeds minder een statussymbool en wordt vooral een gebruiksvoorwerp. De verkoop van auto's onder jongeren daalt dan ook.

Het delen van gezamenlijke voertuigen vormt een kleine maar groeiende tak binnen de mobiliteitswereld. Tevens begint particulier autodelen steeds meer in gebruik te raken, mede door brede beschikbaarheid van (mobiel) internet. Via partijen SnappCar en MyWheels kunnen particulieren hun eigen auto verhuren of iemands auto huren, zonder tussenkomst van een verhuurbedrijf of autodeelorganisatie: het peer-2-peer delen (zie figuur 4).

In andere landen en steden vormt ook fietsdelen een steeds belangrijker aspect, denk aan Parijs en Barcelona. In Nederland is dit door het hoge fietsbezet minder aan de orde, maar het succes van de OV-fiets toont dat ook hier een behoefte ligt die groeiende is.

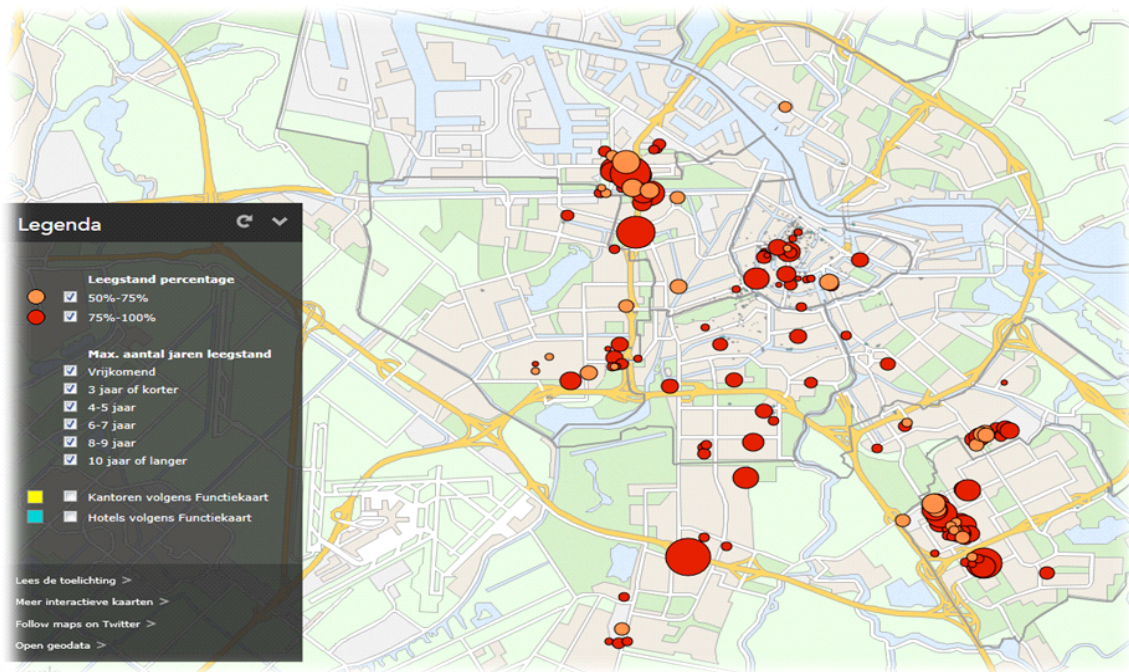


Figuur 4: Groei autodeelsystemen in Nederland (Bron: Dashboard duurzame mobiliteit, KPVV). Vooral de deelsystemen waarbij mensen onderling auto's delen groeit sterk.

2.3 Economie: leegstand kantoren & Het Nieuwe Werken

Het aanbod op de kantorenmarkt overstijgt de vraag. In Amsterdam heeft dit ertoe geleid dat 1,3 miljoen m² leeg staat (zie figuur 5). Uit de Ranking Kantoorlocaties 2013 van Jones Lang LaSalle, waarbij bereikbaarheidscijfers van Goudappel Coffeng zijn meegenomen, blijkt dat de kantorenmarkt de afgelopen jaren in toenemende mate is gepolariseerd: goede locaties zijn beter gaan presteren en minder goede locaties slechter. De vitaliteit van multifunctionele ring- en stationslocaties met veel voorzieningen nemen de laatste jaren toe. Locaties die bovendien een mix aan functies en voorzieningen bieden, zodat een 'hoogstedelijk' profiel ontstaat. Het zijn vooral de suburbane monofunctionele kantoorlocaties die verder afglijden.

De populariteit van de multimodale (in de stad gelegen) gemengde gebieden met aandacht voor openbare ruimte neemt naar verwachting toe. Ook trends als flexwerken op locatie (waar ondernemingen als Seats2Meet op inspelen) zorgen dat de werknemer van de toekomst op locaties wil werken waar de keuzemogelijkheden het grootst zijn: keuze uit verschillende vervoermiddelen, keuze uit voorzieningen in de directe omgeving van het kantoor en keuze uit voorzieningen in het kantoor zelf. Hierop zullen werkgevers steeds meer moeten inspelen.



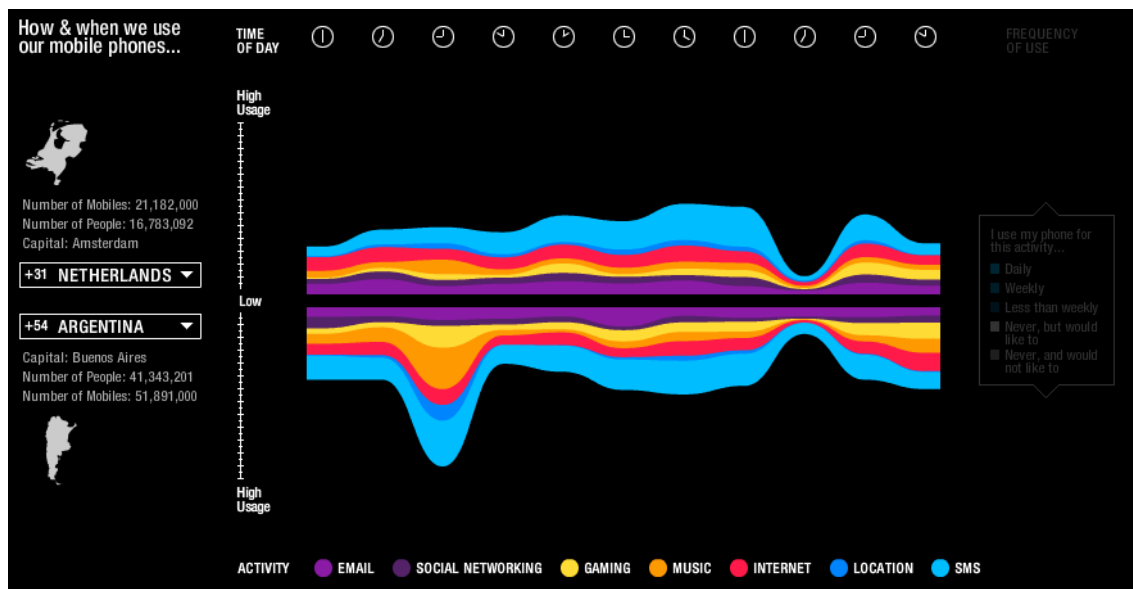
Figuur 5: Leegstaande kantoren in Amsterdam (bron: discussiekaart leegstaande kantoren, Gemeente Amsterdam). Monofunctionele gebieden als Sloterdijk en Zuidoost hebben met meer leegstand te maken dan gemengde gebieden.

2.4 Sociaal-cultureel: 24/7 Online

Ontwikkelingen in de digitale wereld volgen elkaar snel op. Algemene toegang tot internet hebben we zo'n 20 jaar en mobiel internet pas 5 jaar. Toch kunnen we niet meer zonder. Bovendien gaan ontwikkelingen in hoog tempo door. De ontwikkeling van GoogleGlass kan de komende jaren weer nieuwe mogelijkheden opleveren.

Door de snelle technologische ontwikkelingen viert de 24-uursmentaliteit hoogtij in het toch al drukke leven van (voornamelijk) jongeren. De smartphone is gepromoveerd van het nachtkastje naar het hoofdkussen en Whatsapp-groepen verstoren de nachtrust van jongeren. Via internet is alles 24 uur per dag beschikbaar en dat zijn jongeren inmiddels allemaal gewend. De grens tussen dag en nacht en online / offline vervaagt daardoor steeds meer. Volgens trendbureau Youngworks uit Amsterdam zijn jongeren altijd online om maar niets te hoeven missen; 90% van de jongeren tussen 12 en 16 jaar is actief op de sociale media waartoe ook computerspellen worden gerekend. Jongeren sturen elkaar ook steeds vaker berichten midden in de nacht. Dit gedrag gaat vaak ten koste van slaap en gezondheid.

Onderstaande infographic (figuur 6) geeft aan wanneer op de dag en in welke mate mensen (gemiddeld) online zijn met de smartphone. Door 2 landen (bv Nederland en Argentinië) tegen elkaar af te zetten is zichtbaar dat in veel landen waar forenzen met OV reizen het internetgebruik tijdelijk fors stijgt (derde klokje van links). Dit biedt een geheel andere kijk op reistijdwaardering en -beleving: door online te zijn worden bepaalde functies, zoals openbaar vervoer, anders ingevuld en ervaren. De online- en offline wereld vullen hier elkaar aan.



Figuur 6: Smartphonegebruik in Nederland (boven) en Argentinië (onder) gedurende de dag (bron: www.discovermobilelife.com). Tijdens de ochtendspits neemt het internetgebruik door forenzen fors toe. Hierdoor wordt reistijd anders beleefd.

2.5 ...En het gaat nog verder straks

Ontwikkelingen zetten zich naar verwachting door. Naast de bovenstaande vier al zichtbare ontwikkelingen, zijn er ontwikkelingen die nog minder ver zijn, maar waarvan wij denken dat ze wel degelijk een rol gaan spelen in mobiliteit en het gebruik van de stad. Zonder volledig te zijn, noemen we er drie:

- 3D-printing wordt als nieuwe productietechniek goedkoper, beter en sneller. Waar nu nog enkele bedrijven intermediair zijn (analoog aan de eerste printshops), behoort het tot de mogelijkheden dat het gemeengoed wordt dat inwoners zelf (kleine) voorwerpen fabriceren. Op den duur kan dit effect hebben op het winkelbestand (analogie aan verdwijnen van CD-winkels en videotheken), stedelijke distributie en misschien zelfs de manier waarop we onze steden bouwen.
- Nu banken minder snel geld uitlenen gaan ondernemers steeds vaker zelf op zoek naar financieringsbronnen. Crowdfunding groeit snel en platforms als Kickstarter zorgen voor een groei in eigen productie van goederen. Voordeel is dat deze manier van financiering al een afzet garandeert. Kleine ondernemingen zullen groeien en sommigen zullen groot worden.
- Auto's kunnen zichzelf inmiddels zelf inparkeren. In de nabije toekomst kunnen auto's (vrijwel) geheel zelfstandig rijden. Hierdoor wordt het wegennet verder benut en verbetert de verkeersveiligheid (denk aan sensortechnieken). Dit heeft grote invloed op reistijdbeleving, Denk bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van GoogleCarr. De beleving verandert en misschien ook het gebruik als bestuurders net als in het OV onderweg meer handelingen kunnen verrichten, zoals e-mails sturen of simpelweg een boek lezen.

3. Trends: wat zijn de achterliggende bewegingen?

3.1 Korte en lange termijntrends

Voorgaande geschetste ontwikkelingen geven een beeld van veranderingen in het gebruik van de stad. Maar zijn deze structureel of tijdelijk van aard? En gelden deze voor iedereen, of slechts een deel van de stad en bevolking? Om onderscheid te kunnen maken tussen tijdelijke en structurele trends is het goed eerst het verschil tussen korte- en lange termijntrends te schetsen. In het kort kan dat als volgt:

- Signalen (hype): 0-1 jaar
- Markttrends: 1-5 jaar
- Consumententrends: 5-10 jaar
- Megatrends: 10-40 jaar

Hypes zijn kortdurende populaire ontwikkelingen, zoals de mode van een voorjaar of bepaalde muziekhits. Indien iets langer aanhoudt, is sprake van een markttrend. Bijvoorbeeld de tabletrevolutie die een tijd populair is en weer opgevolgd wordt door een volgende technologie zoals de Smartglasses. Consumententrends duren nog langer, bijvoorbeeld een decennium. Hier zou een trend als Het Nieuwe Werken onder kunnen vallen. Daarboven volgen de megatrends, die decennialang aanhouden (en ook langer duren om zich te manifesteren). Voorbeelden zijn de aandacht voor duurzaamheid en emancipatie.

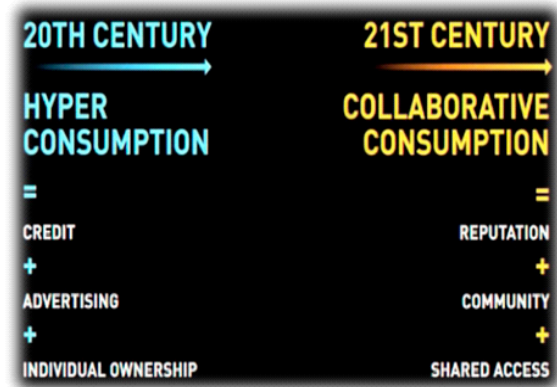
Bij het onderscheid maken tussen hype en trend speelt zeker het aspect demografie een rol: het zijn juist jongeren die opgroeien met een bepaalde 'tijdgeest' die een bepaalde manier van denken en doen aan een generatie meegeeft. Hoewel bepaalde gedragingen 'generatie-proof' zullen zijn, bestaan er ook duidelijk verschillen: zo zal de ICT-revolutie van blijvende invloed zijn op de manier waarop mensen communiceren en uiteindelijk zich verplaatsen. Deze waarden zullen zich pas over enkele decennia echt gaan manifesteren wanneer die jonge generatie meer invloed krijgt in de maatschappij: economisch en politiek gezien. Dit zagen we bijvoorbeeld met Het Nieuwe Werken, dat pas echt vorm heeft gekregen nadat een massa aan werknemers (en hun werkgevers!) bekend zijn geraakt met de mogelijkheden van tele-werken en het plots 'gemeengoed' wordt.

3.2 Megatrends

Wanneer door de oogharen naar de in hoofdstuk 2 beschreven ontwikkelingen gekeken wordt en deze in een groter, maatschappelijk perspectief geplaatst worden, worden enkele grotere trends zichtbaar. Deze zijn niet sec toe te delen aan een deelaspect als economie, technologie of cultuur, maar zijn cross-disciplinair. Juist op het raakvlak tussen deze (abstracte) domeinen ontstaat een trend. Het vergt dieper onderzoek om compleet te zijn, maar we hebben hier toch enkele trends gedestilleerd die volgens ons van belang zijn of gaan zijn voor de manier waarop we de stad vormgeven. We vertalen de trends dan ook door naar stedelijke scenario's:

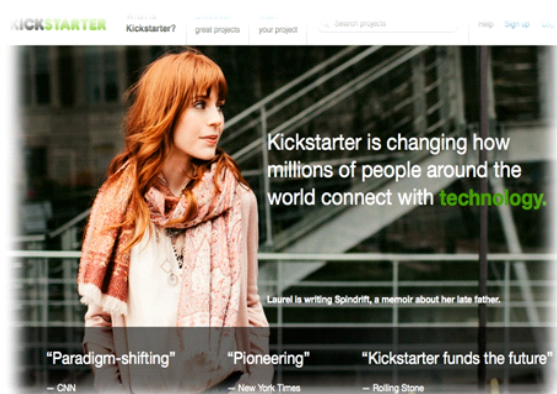
A) *Sharification: delen in plaats van bezitten*

Sociaal gezien is een trend zichtbaar dat niet het *hebben van (to have)*, maar het *erbij kunnen (to access)* belangrijker wordt. Dit geldt vooral voor jongere generaties die minder waarde hechten aan bezit als statussymbool; zij zijn meer begaan met de belevingswaarde van goederen en diensten en het delen ervan ('like'). Deze trend is al een tijd zichtbaar in de digitale economie, waarbij het kunnen delen van muziek, boeken en videomateriaal het verdienmodel radicaal veranderd hebben. Deze trend zet zich door in de fysieke product- en dienstverlening: wanneer bezit duurder wordt en producten een steeds snellere levenscyclus kennen is het niet handig om kortstondige (handels)relaties aan te gaan met klanten. In plaats daarvan is het veel duurzamer een dienst te verkopen waarbij klanten producten naar gelang kunnen afnemen. Mobiliteitsgerelateerde voorbeelden waar we dit zien zijn het autodelen (Greenwheels, Car2Go) en de OV-fiets.



B) *Do-it-ourselves: de energieke samenleving*

Als gevolg van de toenemende mogelijkheden (waarvan voornamelijk de technologie en internet de belangrijkste drijvers zijn) is het nog nooit zo gemakkelijk geweest om zelf een bedrijf te starten. Met Kickstarter als financieringsplatform, het internet als distributiekanaal en de 3D-printer als productiemachine ontstaan een nieuwe decentrale economie rondom spullen en diensten. Mensen kunnen zelf en samen oplossingen verzinnen voor problemen. Dit wordt weleens aangeduidt als de energieke samenleving. Ook de ZZP-opmars wordt hierdoor gevoed. Mobiliteitsgerelateerde voorbeelden waar we dit zien is bijvoorbeeld het autodelen d.m.v. particuliere initiatieven, zoals Mywheels, SnappCar en ForenZo.



C) *Virtualisering: digitale bereikbaarheid als nieuwe modaliteit*

Eerst was er internet en telefonie. Daarna kwamen deze samen en vervolgens gingen deze kabelloos. In 10 jaar tijd is mobiel internet volwassen geworden en de volgende groeispurt doet zich aan wanneer dit jaar 4G-internet wordt uitgerold. Met de Wet van Moore geldt dat iedere 2 jaar de capaciteit verdubbeld tegen een halvering van kosten. Dit geldt niet alleen voor de capaciteit van



rekenkracht, maar daarmee ook voor de hoeveelheid aan data die onze machines kunnen verwerken. Dit gaat exponentieel. Als gevolg hiervan zal digitale bereikbaarheid (connectiviteit) een belangrijkere rol gaan spelen in ons leven. Augmented reality, de techniek waarbij informatie over de fysieke omgeving geprojecteerd wordt op een smartphonescherm, vormt hier een treffend voorbeeld van. Mobiliteitsgerelateerde voorbeelden waar we dit zien zijn al telewerken (skype, facetime) en het groeiende aantal apps waarbij mensen met elkaar contact kunnen leggen, zoals Toogethr.

3.3 Tegmentrends

Het is verleidelijk aan te nemen dat trends het gehele verhaal omvatten, echter is dit niet de gehele waarheid. Belangrijk is dat er bij een trend tegelijkertijd altijd sprake is van een tegentrend. Deze is vaak kleiner, d.w.z. heeft minder impact op minder mensen, maar is wel degelijk aanwezig. Ter illustratie: de trend globalisering kent een tegengaande trend localisering. Dit wordt vaak aangeduid als glocalisering. Beide vindt plaats: waar een groot deel van onze maatschappij en economie alsmaar geleid wordt door schaalvergroting en internationalisering, is er ook een groep in de samenleving die zich hiervan afkeert, bewust of omdat deze de middelen niet heeft.

Zo geldt ook dat bij bovenstaande trends dat niet iedereen mee kan en wil met het delen, het zelf doen en de digitalisering. Hier dienen we ons van bewust te zijn en blijven. Op de gevolgen van tegementrends komen we straks terug, eerst bekijken we hoe de trends zich kunnen ontwikkelen tot stedelijke vormen.

4. **Uitwerking: Wat zijn mogelijke effecten op de toekomstige stad?**

Trends zijn abstract en niet duidelijk af te bakenen. Ze zijn technologisch, cultureel en ook demografisch van aard. Ze hebben op een deel van de samenleving directe invloed en op een deel indirect. Er zijn voorlopers en achterblijvers, early adapters en mensen die pas later meegaan in de stroom (of er juist tegenin gaan). Het is daarom niet eenduidig te voorspellen hoe de ontwikkelingen die geschetst zijn (maar wel zichtbaar zijn) en de achterliggende trends (nog wat minder goed zichtbaar) van invloed zullen zijn op de stad en het gebruik ervan. Toch willen we in dit artikel enkele houtskoolschetsen geven van stedelijke scenario's die volgens ons op een of andere manier vorm kunnen krijgen en waar we als planners rekening mee dienen te houden. We onderscheiden 3 scenario's, elk gebaseerd op 1 trend. In werkelijkheid zijn deze abstracte scenario's niet los van elkaar te zien maar overlappen deze elkaar:

- A) *Sharification:* *De gedeelde stad (shared city)*
- B) *Do-it-ourselves:* *De verbonden stad (social city)*
- C) *Virtualisering:* *De slimme stad (smart city)*



De gedeelde stad
Shared city



De verbonden stad
Social city



De slimme stad
Smart city

Figuur 7: Drie mogelijke scenario's voor de toekomstige ontwikkeling van de stad. De plaatjes vertegenwoordigen als bestaande uitingen van de scenario's.

A) Shared city: de gedeelde stad

De gedeelde stad komt voort uit het idee van 'delen in plaats van bezitten', ofwel de trend sharification. De eerste tekenen zijn zichtbaar: Het Nieuwe Werken, waarbij kantoorlocaties niet meer vast zijn maar flexibel aangeboden worden. Ook het auto- en fietsdelen sluiten hierbij aan. Het scenario van de gedeelde stad leidt op termijn wellicht tot nieuwe vormen van locatieontwikkelingen, zo zijn er vastgoedontwikkelaars die woningen ontwikkelen waarbij gelijkgestemde mensen in communities voorzieningen delen, analoog aan universiteitscampussen. Ook zijn de eerste tekenen van gedeelde wijkmobiliteit zichtbaar, waarbij mensen onderling mobiliteit verzorgen door auto's of fietsen te delen. Doordenkend kan op deze wijze na de milieuzone ook een 'sharing-zone' komen: een wijk waar alleen deelauto's mogen staan en geen privé-voertuigen.

B) Social city: de verbonden stad

De verbonden stad komt voort uit het toenemende belang van (digitale) sociale netwerken. Waar vroeger het dorpsgevoel in de buurt werd gezocht, ontstaan nu communities rondom gedeelde passies of waarden die elkaar online vinden. Soms bekenden van elkaar, soms vreemden. Soms lokaal, maar soms ook globaal. Doordat deze netwerken snel kunnen communiceren en dynamisch zijn, ontstaan nieuwe samenwerkingsverbanden tussen mensen, gericht op het tot stand brengen van initiatieven waarbij ieders kennis, kunde en middelen worden ingezet. Zo kunnen feesten, evenementen, producten en andere ideeën samen opgezet worden. Deze initiatieven kunnen bottom-up ontstaan, van bovenaf of beide. Concerten en hardloophwedstrijden die via social media georganiseerd worden, zijn we al aan gewend, net als whatsapp in de trein of zelfs op de fiets.

C) Smart city: de slimme stad

De slimme stad komt voort uit de voortschrijdende digitalisering en vooral virtualisering van functies. Na de mobiele smartphone volgen de smartwatch en smartglasses, smart

clothing en smart vehicles. Daarna smart homes en uiteindelijk volgt de smart city. Technologie zal buiten ons zichtveld steeds meer ons assisteren in onze dagelijkse handelingen, of dit nu informatie leveren is of ons waarschuwen voor ziektes of een fietser van rechts. De stad van de toekomst vormt in dit scenario een hybride stad tussen de hardware (de stad zoals we die kennen) en de software: hetgeen dat de fysieke wereld reguleert. Zo zullen sensoren in het wegdek verlichting reguleren, wat stroombesparingen oplevert. Ook kunnen realtime verkeersnavigatieadviezen weergegeven worden aan individuele bestuurders, rekening houdend met de drukte op het wegennet. En na het Internet of People volgt het Internet of Things: voorwerpen worden verbonden met elkaar en kunnen communiceren zonder tussenkomst van mensen. Je komt aanrijden en je huis weet dat en start de verwarming. Virtuele mobiliteit gaat een significante rol spelen, of dit nou om online doktersbezoeken gaat of virtuele winkels waar je boodschappen kunt bestellen, die al dan niet thuis afgeleverd gaan worden. Sterker nog, je koelkast doet zelf de boodschappen gebaseerd op jouw voorgeprogrammeerde voorkeuren.

5. Conclusies en discussie: hoe ziet planning voorbij de crisis eruit?

De onzekerheid in de sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen neemt toe. Sommige trends zijn globaal, andere lokaal. Traditionele lineaire trendprognoses voldoen daardoor steeds minder, vooral ook omdat deze op gemiddelden zijn gebaseerd. We zullen als planner rekening moeten houden met meerdere toekomst. Ook trendbreuken (ofwel tegentrends) dienen als reële optie meegenomen te worden. Een manier om met groeiende onzekerheid om te gaan is scenarioplanning. Op basis van drie waar te nemen trends zijn drie scenario's ontwikkeld voor de toekomstige ontwikkeling van steden:

- De gedeelde stad, waarin de nadruk komt te liggen op delen in plaats van bezitten. Hierdoor kan efficiënter met de openbare ruimte worden omgesprongen, omdat er minder voertuigen nodig zijn in totaliteit. Denk bijvoorbeeld aan een Vereniging van Eigenaren (VVE) die een contract aangaat met een autodeelorganisatie, waardoor alle bewoners gebruik kunnen maken van een auto, zonder er daadwerkelijk zelf een te bezitten.
- De verbonden stad, waarin sociale netwerken een steeds groter belang krijgen en initiatieven vaak bottom-up ontstaan. Zo kunnen feesten, evenementen, producten en andere ideeën samen opgezet worden. Reistijd wordt meer en meer benut om te werken en communiceren.
- De slimme stad, waarin virtualisering zich zodanig doorzet dat het Internet of Things ontstaat. Hierdoor wordt efficiënter met bronnen omgesprongen: een lager energieverbruik, meer voertuigen op een wegvak, kortere en snellere routes, minder files.

Waarschijnlijk is het echter niet dat een van deze geschetste scenario's zich volledig voordoet. In de praktijk zal het naar verwachting een mengvorm optreden van meerdere scenario's, gebaseerd op de beschreven trends en niet beschreven of nog niet waargenomen trends.

De manier waarop deze trends van invloed zijn op de manier waarop wij werken, wonen, recreëren en communiceren en ons verplaatsingsgedrag, weten wij niet precies, echter wel *dat* het van invloed is. Nadat we enkele kanttekeningen plaatsen, beschrijven we de mogelijke effecten voor stedelijke planning in de toekomst.

Kanttekeningen: tegentrends

Het is prima de positieve elementen van een trend te benadrukken, maar als vakgenoten in een maatschappelijk veld als stedenbouw en verkeersplanning dienen we ook de negatieve effecten in zicht te houden. We noemen er enkele:

- Regionale verschillen worden groter: de trek naar de stad en positieve ontwikkelingen die dit met zich meebrengt (fietsgebruik, levendigheid, economie), betekent ook dat er ergens anders gebieden leeglopen. Deze kunnen ook binnen de stad liggen. Wegtrekkende voorzieningen betekent dat (blijvende) mensen minder ontplooiingskansen hebben. Daarnaast geldt ook dat een stijgende vraag naar dure woningen een eenvormige bevolkingssamenstelling in de hand werkt.
- Meekunnen en niet-meekunnen: niet iedereen kan en wil mee in bijvoorbeeld de digitale vaart der volkeren. Het is positief dat technologie ons gaat helpen, maar er bestaat een groep mensen die minder begaan is met techniek en kritisch t.o.v. bijvoorbeeld privacy issues staan. Deze kunnen of willen niet mee; hiervoor zal aandacht moeten bestaan om (digitale) uitsluiting te voorkomen.
- Binnen en buiten het systeem: dit lijkt op voorgaande punt, maar hiermee doelen we op het feit dat door de economische crisis meer mensen, als ze uit het arbeidsproces komen, er minder snel weer in terug kunnen komen. De wereld wordt in dat opzicht bipolairder: het systeem en het erbuiten. Sommigen zijn in staat om zelfstandig een weg te vinden (de zogeheten energieke samenleving), maar er bestaat een net zo grote groep mensen die dit uit zichzelf niet zo goed kan.

Mogelijke gevolgen voor stedelijke planning

Wat betekent dit nu voor ons als planners? Vanuit de trends en geschetste scenario's kijkend, zien we enkele belangrijke veranderingen die van invloed zijn op de ruimtelijke – en verkeersplanning voorbij de crisis:

- Schaarste verdelen niet overal meer de primaire driver: als gevolg van afnemende demografische groei en/of veranderende ruimtelijke en vervoersbehoeften ontstaan grotere lokale en regionale verschillen: op de ene plek blijft er een grote druk op de woningmarkt bestaan, andere plekken hebben te maken met veel leegstand. Afnemende grondopbrengsten zijn hier een uiting van. Het verdelen van schaarste is daardoor niet overal meer de primaire driver (en daarmee verdienmodel) achter ruimtelijke planvorming. Nieuwe opgaven en nieuwe verdienmodellen zullen daarom onderdeel gaan vormen van ons vak. Dit betekent ook dat ruimtelijke ontwikkelingen in een lager tempo en in kleinere stappen zullen plaatsvinden.
- Meer aandacht voor digitale bereikbaarheid: naast de bekende (fysieke) verplaatsingen zal als gevolg van de digitalisering meer online plaats gaan vinden: communicatie tussen mensen maar ook tussen voertuigen. ICT zal voor een nieuwe modaliteit gaan vormen: digitale bereikbaarheid. Voor een overleg hoeven we niet meer fysiek bij elkaar te komen. Reistijdbeleving verandert, zowel in het OV als in (zelfsturende) auto's. Dit kan leiden tot andere mobiliteitsvoorkeuren en een ander

moment van reizen. Hier dienen we als planners ook aandacht aan te besteden in de planvorming.

- Meer samenwerken en zelf doen: mede ook door een terugtrekkende overheid gaan mensen zelf meer initiatief ondernemen, bijvoorbeeld op het gebied van bouwen of het organiseren van mobiliteit. Dit kan ook gemakkelijker doordat de technologie mensen in staat stelt meer zelf te doen. De opkomst van particulier opdrachtgeverschap is hiervan een uiting. Ruimtelijke planning zal niet sec een overheidstaak blijven, maar meer zal in de vorm van cocreatie plaatsvinden, waarbij zowel van onderop (de energieke samenleving) als bovenop (grote corporaties) mee zullen beslissen en meebetalen aan infrastructuur. Dit vraagt een andere rol van de overheid: samen met andere partijen een ontwikkeling mogelijk maken (faciliteren) in plaats van met blauwdrukplanning aangeven hoe iets er uit komt te zien. Binnen duidelijke kaders van de overheid kunnen particulieren invulling geven aan eigen voorkeuren.

Reflectie: Planning voorbij de crisis

Hoe ziet de ruimtelijke planning voorbij de crisis er uit? We zijn van mening dat, gezien de aanhoudende crisis waarin we verkeren, we niet in een tijdelijke dip zitten. We vermoeden daarom te maken te hebben met megatrends: we zien een shift in dieperliggende waarden en overtuigingen die zich uiten in nieuwe economische modellen, verschuivende consumentenvoorkeuren en uiteindelijk dus ook ander ruimte- en vervoerwijzegebruik.

We hebben in dit artikel op basis van deze megatrends enkele beelden gegeven van vormen van de toekomstige stad: socialer, digitaler, verbonden en meer gericht op toegang bieden van mobiliteit, voorzieningen, etc. Mobiliteitsplanning voorbij de crisis zal zich volgens ons ook meer gaan richten op het faciliteren van de vraag en minder aanbodgericht zijn. Cocreatie met private partijen en de energieke samenleving spelen hierin een grotere rol. Ook wordt flexibelere planning gevraagd: kantoren van nu voldoen over 10 jaar niet meer, zo ook met zorgvoorzieningen, scholen, etc. Dit zou ook voor mobiliteit kunnen gelden, getuige de groei aan fietsverplaatsingen in binnensteden.

Alle noties samenvattend, kunnen we u 'helaas' slechts een vaag beeld schetsen. Een stedenbouwkundige mastervisie blijven we u dus schuldig. En dat is wellicht de kern van ons betoog: de toekomst is onzeker en onduidelijk, in principe is het aantal mogelijke ontwikkelingen eindeloos! Maar deze mogelijkheden bieden wel nieuwe kansen voor planning voorbij de crisis: diverser, flexibeler en digitaler. Kortom, genoeg uitdaging!

Geraadpleegde bronnen

- Gemeente Amsterdam (2012), *Meerjarenprogramma fiets 2012 -2016*. DIVV.
- Gemeente Amsterdam (2012), *Amsterdam in cijfers 2012*. Bureau Onderzoek en Statistiek.
- Websites: Jones Lang LaSalle.nl, KPVV.nl, Youngworks.nl, Secondsight.nl