
ECONOMISCHE VERKENNING ROTTERDAM 2019

GROEI VAN DE STAD.

DIT KAN ROTTERDAM LEREN VAN ANDERE STEDEN.

De toekomstige bevolkingsgroei zet de woningmarkt, het ruimtegebruik, de mobiliteit en de sociale samenhang onder druk. Wat kan Rotterdam leren van andere steden met dezelfde groeiopgave?

Het perspectief op een aanzienlijke groei van de Rotterdamse bevolking klinkt op het eerste gezicht aanlokkelijk. Denk aan een groeiende afzetmarkt voor de lokale consumentensector, het groeiende aanbod aan talent op de arbeidsmarkt voor bedrijven en de politiek-economische impact die een schaa sprong de stad kan opleveren. Maar de bevolkingsgroei brengt ook uitdagingen met zich mee. Zo vergt de opvang van de groei enorme ruimtelijke investeringen. Niet alleen in woningbouw, maar ook in een algehele transformatie van gebieden in de stad en in de infrastructuur. Anders bestaat het risico dat de 'schaalsprong' resulteert in een hartinfarct. Bovendien is het maar de vraag waar de economische rekenen van de aantrekkelijke stad neerslaan en wie ervan gaan profiteren. We plaatsen de Rotterdamse groeiopgave tegenover die van Amsterdam, Antwerpen, Duisburg en Hamburg. Dit zijn steden die elk in een net andere ontwikkelingsfase zitten of in een andere sociaaleconomische en/of ruimtelijke context opereren.

Amsterdam, de stad waar Rotterdam altijd met een schuin oog naar kijkt. Lange tijd wellicht met enige jaloezie, maar de laatste jaren meer vanuit het gevoel van gelijkwaardigheid en het perspectief van interactie en samenwerking. Amsterdam groeit al langer en is ook al verder verdienstelijk. Maar de druk op de stad is overweldigend, zowel van toeristen als op de huizenmarkt. En niet te vergeten de druk op de werklocaties in de stad. Hoe gaat deze stad met de beduidend snellere groei en grotere ruimtedruk dan de Rotterdamse om?

Antwerpen, lijkt van de vier qua omvang (520.000 inwoners) en sociaaleconomisch profiel misschien wel het meest op Rotterdam. Concurrent op het gebied van havenactiviteiten, maar partner op sociaaleconomisch gebied. Antwerpen groeit ook en heeft net als Rotterdam een balans gevonden tussen haven- en stadseconomie. De stad kampt, net als Rotterdam, ook met integratievraagstukken. Wel opereert Antwerpen in een andere bestuurlijke context: als grootste stad in Vlaanderen, zonder hechte regionale samenwerking zoals in MRDH-verband gebeurt.

Duisburg, was tot voor kort een krimpstad (nu: 500.000 inwoners), maar groeit de laatste jaren weer. De stad is de noordelijke poort tot het Roergebied waaraan het sociaaleconomisch en ruimtelijk ook sterk is verbonden. Rotterdam heeft sterke handelsbanden met deze stad in 'polycentrische' omgeving. Dit vooral vanwege de logistieke relaties tussen de Rotterdamse en Duisburgse haven. De stad is zoekende naar het stimuleren van het benodigde economische transitieproces. Hoe probeert zij, in de schaduw van Düsseldorf en de grote Roerstedes Dortmund en Essen, aantrekkelijk te blijven voor bewoners en investeerders?

Hamburg, is met 1,8 miljoen inwoners een fors stuk groter dan de andere steden, maar van oudsher natuurlijk ook een havenstad. Qua sociaaleconomisch en groeiprofiel is het misschien het meest vergelijkbaar met Amsterdam. Behalve stad is het een Bundesland, met daardoor een sterke autonomie, gelegen in een groot en leeg ommeland. Het is een sterk verdienstelijkte stad met grote aantrekkingskracht, die tot de duurste Duitse steden behoort. Hoe weet die stad sociaal inclusief te blijven?

Herwaardering van de stad

In de jaren rond 2010 begint de bevolking van Rotterdam (figuur 1) voor het eerst sinds decennia te groeien. Die groei is in Amsterdam, Antwerpen en Hamburg al eerder gestart.

Tot op heden wordt de herwaardering van de stad als woonplek vanuit de binnenlandse migratie gezien als sterk gedomineerd door jongeren, hoogopgeleiden en tweeverdieners. Gezinnen en huishoudens met een modaal inkomen zijn minderheden in de groepen. Daarbovenop komt de aantrekkingskracht van de stad op immigranten van alle opleidingsniveaus en met diverse vestigingsmotieven.

Hoe dit in de toekomst zal zijn, is niet zeker. Dit hangt bijvoorbeeld af van het (inter)nationale immigratiebeleid. Daarnaast spelen carrièremogelijkheden van de stad een belangrijke rol, ofwel het niveau van onderwijs en banen. Vanuit binnenlands migratieperspectief hebben grote steden van oudsher de functie als zogenaamde 'roltrapregio': ze trekken vooral groepen (jongeren, alleenstaanden) aan die zich vestigen om opleidings- en carrièremotieven, terwijl ze inwoners (gezinnen) verliezen vanwege woon- en gezinsvormingsmotieven.

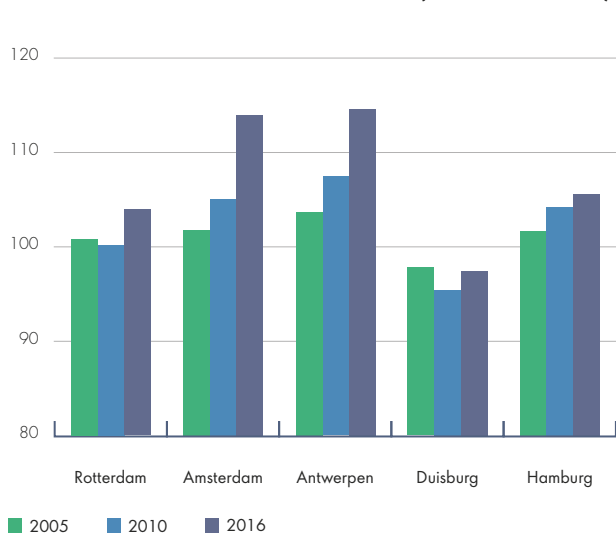
Dit proces zou volgens het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in Nederland wijzigen, vanwege de opdrogende opvangfunctie van groeikernen, de groeiende aantrekkelijkheid van de stad om te leven (qua veiligheid en voor-

zoningen) en de sponskracht op het gebied van wonen (toename woningbezetting). In de cijfers over de afgelopen jaren is deze ontwikkeling echter (nog) niet terug te zien. In Amsterdam, maar ook in Antwerpen en Hamburg, was alleen in de categorie 18-30 jarigen sprake van een binnenlands vestigingsoverschot. Wel weten steden hun oorspronkelijke krachtige rol als centrum van maatschappelijke en economische emancipatie en ontplooiing steeds meer terug te winnen met een aantrekkelijk onderwijsaanbod, vernieuwende woonvormen, bruisende ontmoetingsplekken en de vestiging van in de markt voorlopende bedrijven.

De verwachting is dat de toegenomen aantrekkelijkheid van steden zich ook de komende jaren zal vertalen in een bevolkingsgroei. Neemt de Rotterdamse bevolking tot 2035 naar verwachting toe met circa zestigduizend, in Amsterdam gaat het om het dubbele aantal en ook Hamburg kan een grotere toename verwachten. Ondanks de bevolkingsgroei van de laatste jaren wordt voor Duisburg voor de langere termijn een verdere krimp van de bevolking verwacht. De groeiopgave van Rotterdam laat zich dan ook het beste vergelijken met die van Antwerpen (figuur 3). Opvallend is de sterke groei van het aantal 0-15 jarigen in Rotterdam.

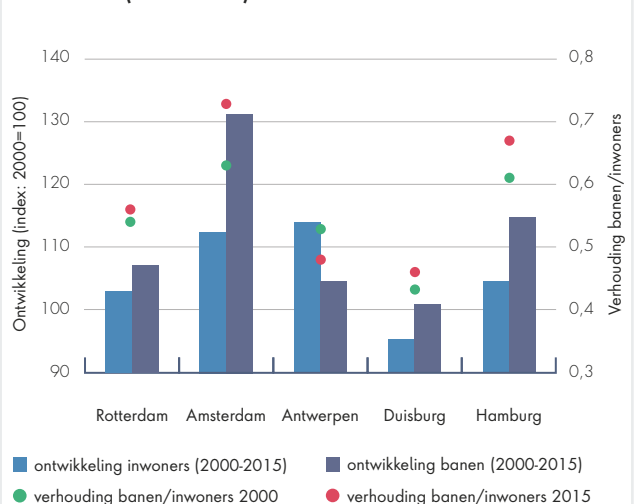
En samen met Amsterdam kent de Maasstad ook de sterkste toename van het aantal 65-plussers. Dat heeft te maken met de 'achterstand' van Nederlandse steden ten opzichte van veel steden in het buitenland in de vergrijzingsgolf.

FIGUUR 1: BEVOLKINGSONTWIKKELING (INDEX: 2000=100)



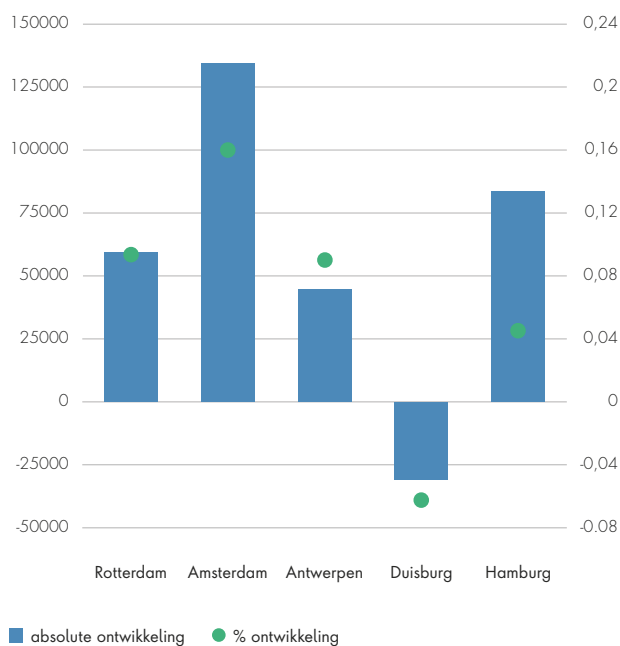
BRON: BUREON EN ROOTS BELEIDSADVIES O.B.V. DIV. BRONNEN

FIGUUR 2: ONTWIKKELING BANEN EN BEVOLKING (2000-2015)



BRON: BUREON EN ROOTS BELEIDSADVIES O.B.V. DIV. BRONNEN

FIGUUR 3: BEVOLKINGSPROGNOSE, 2017-2035



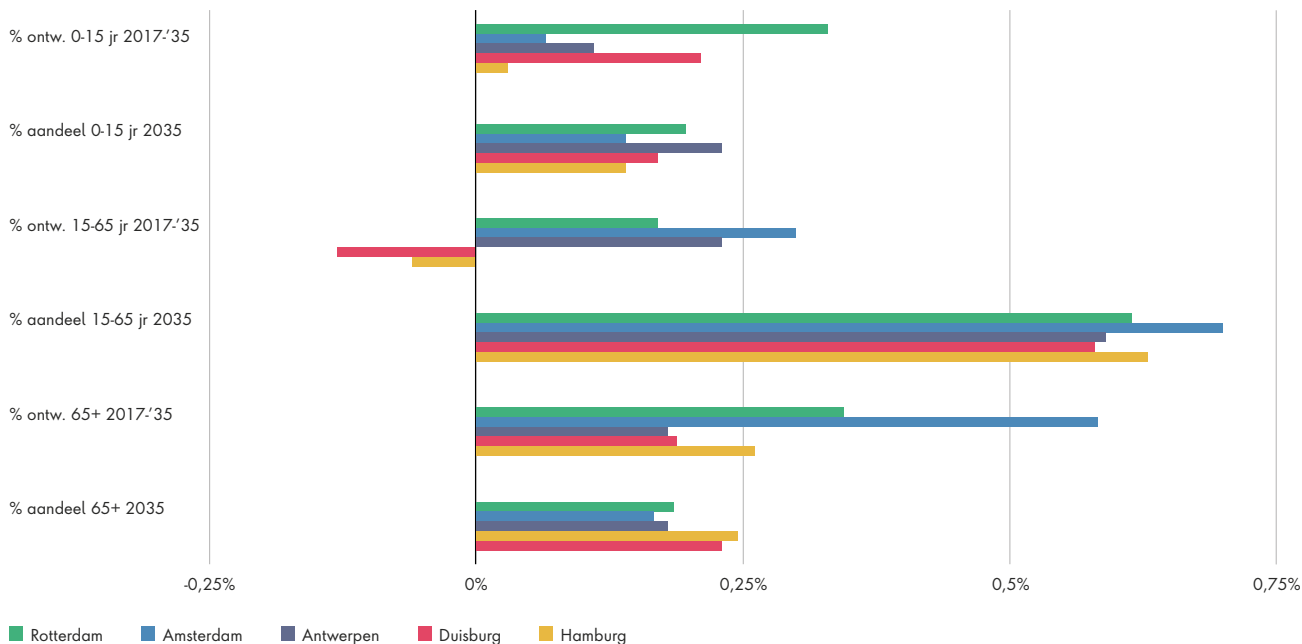
BRON: BUREON EN ROOTS BELEIDSADVIES o.b.v. DIV. BRONNEN

Grote woningbouwopgave

Steden met een hernieuwde bevolkingsgroei, zoals Amsterdam en Hamburg, zien hun economie nog sneller groeien dan de bevolking. De stedelijke economie ondervindt momenteel de economische boost van de verdere volwassenwording van de interneteconomie. Die boost vraagt om een snelle en forse groei van het (hoogwaardige) woningaanbod, waarvoor alle registers moeten worden opengetrokken. Amsterdam en Hamburg zijn van oudsher al relatief dure woonsteden. De druk op de stad zorgt in deze steden voor een extra snelle stijging van de woonlasten in de particuliere sector. Tussen 2011 en 2017 zijn de huizenprijzen (per m2 woonoppervlak) in Hamburg met 55% gestegen en in Amsterdam met 35%. In Rotterdam bedroeg de prijsstijging 20%, wat in lijn is met die in Antwerpen. Alleen in Duisburg was sprake van stabilisatie van de prijzen.

Ondanks de achterblijvende nieuwbouw hebben Amsterdam, Antwerpen en in mindere mate Hamburg de afgelopen jaren toch een sterke bevolkingsgroei weten te realiseren door een sterk absorptievermogen van het bestaand stedelijk gebied. Vooral in het begin van het millennium droeg de nieuwbouw voor nauwelijks de helft bij aan de groei van het aantal beschikbare wooneenheden in Amsterdam. In Rotterdam was dat aandeel aanvankelijk hoger (zeker 80%), maar in de crisisjaren daalde dat sterk. Het belang van andere bronnen

FIGUUR 4: BEVOLKINGSONTWIKKELING NAAR LEEFTIJDGROEP, 2017-2035



BRON: BUREON EN ROOTS BELEIDSADVIES o.b.v. DIV. BRONNEN

van toevoeging is dus groot. Denk daarbij aan het splitsen van woningen, het bewonen van souterrains, het realiseren van tijdelijke huisvesting voor studenten, de sterk gegroeide kamerverhuur aan studenten en niet in de laatste plaats de transformatie van onder andere kantoren naar woningen.

Funciemenging voor een aantrekkelijke stad

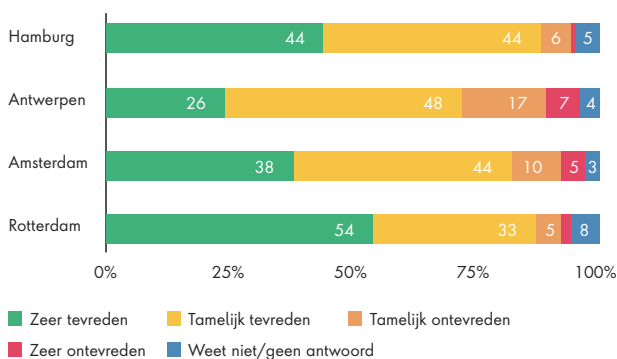
De achterblijvende nieuwbouw en de snellere economische groei geven aan dat sturing op bevolkingsgroei via woningbouw op kortere termijn moeilijk haalbaar is. Het langdurig, consequent investeren in de kwaliteit van het leefklimaat en in een ruimtelijke en functionele mix van woningen, werklocaties en voorzieningen, levert op langere termijn wel een meer uitgebalanceerde stad op die aantrekkelijk blijft. Dit is waarop Rotterdam, en ook Antwerpen, met hun woningbouwprogramma en economische strategie sinds enkele jaren ook inzetten. Zo realiseert Rotterdam levendige verblijfmilieus in Katendrecht, de Kop van Zuid, de Hofbogen-ZOHO en in de toekomst ook Merwe-Vierhavens.

Omwille van een uitgebalanceerde en leefbare stad op langere termijn zijn 'inbreiding', 'transformatie' en 'funciemenging' de toverwoorden die in alle steden opkomen als het om de woningbouwopgave gaat. In alle vergelijkingssteden worden bedrijven- en haventerreinen getransformeerd naar moderne gemengde woon-werk-leisure milieus.

Wat Stadshavens is in Rotterdam, zijn in Amsterdam onder andere de Houthavens en het Hamerkwartier, in Antwerpen Het Eilandje en Nieuw Zuid, in Hamburg Hafencity en in Duisburg de Innenhafen. Ook andere verouderde bedrijventerreinen en kantoorlocaties, vooral nabij infrastructurele knooppunten, vormen een gewild 'doelwit'. De nagestreefde funciemenging moet bijdragen aan een hogere leefbaarheid en zorgen voor werkgelegenheid voor de groeiende beroepsbevolking. In Hafencity in Hamburg gaat het om maar liefst 45.000 arbeidsplaatsen in winkels, horeca en kantoren tegenover 15.000 nieuwe inwoners. En dat terwijl het gebied medio jaren '90 nauwelijks economische activiteit meer kende. In het eveneens vergevorderde Het Eilandje in Antwerpen gaat het om 1.000 banen en een kleine 3.300 inwoners.

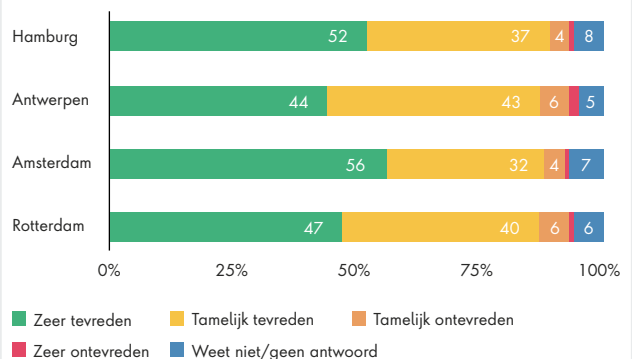
De aantrekkelijkheid van de stad wordt, naast voldoende (aantrekkelijke) woningen en banen, ook bepaald door de aanwezigheid van goede voorzieningen. Ten opzichte van andere steden scoort Rotterdam qua leefklimaat op bepaalde punten gunstig en op andere punten minder gunstig. Het lokale OV, het winkelaanbod en bijvoorbeeld ook sportfaciliteiten en het onderwijsaanbod worden door Rotterdammers verhoudingsgewijs positief gewaardeerd. Het cultuuraanbod en de kwaliteit en netheid van de openbare ruimte en aanwezige groenvoorzieningen waarden inwoners van Rotterdam relatief minder positief.

FIGUUR 5: TEVREDENHEID MET OV-AANBOD, 2015



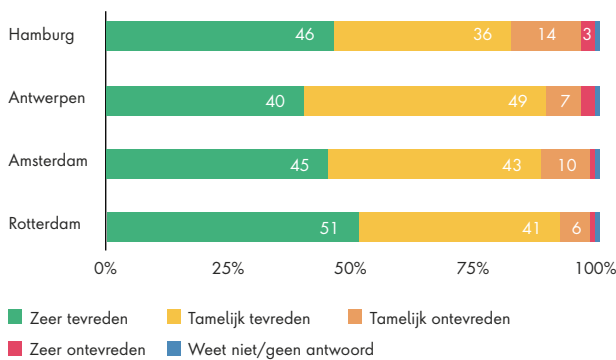
BRON: BUREON EN ROOTS BELEIDSADVIES o.b.v. EUROSTAT

FIGUUR 6: TEVREDENHEID MET CULTUURANBOD, 2015



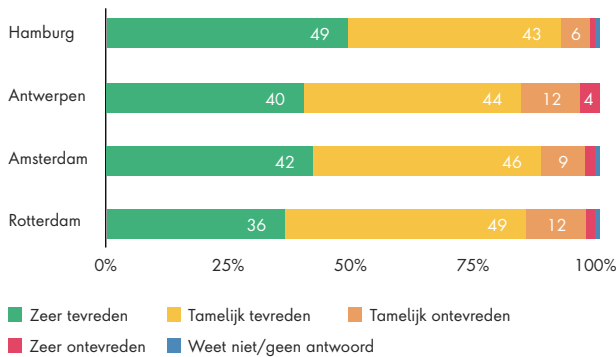
BRON: BUREON EN ROOTS BELEIDSADVIES o.b.v. EUROSTAT

FIGUUR 7: TEVREDENHEID MET WINKELAANBOD, 2015



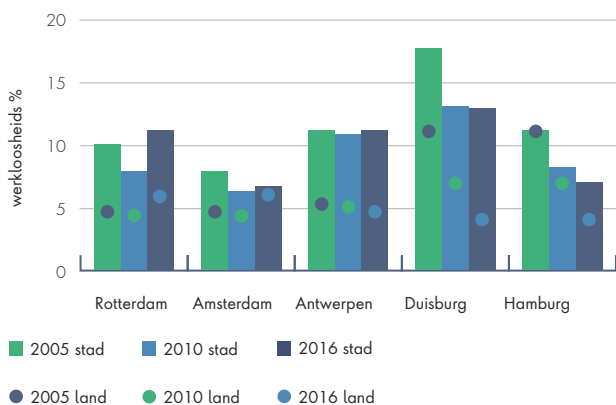
BRON: BUREON EN ROOTS BELEIDSADVIES o.b.v. EUROSTAT

FIGUUR 8: TEVREDENHEID MET GROENE RUIMTEN, 2015



BRON: BUREON EN ROOTS BELEIDSADVIES o.b.v. EUROSTAT

FIGUUR 9: WERKLOOSHEID (%) VAN STAD EN HELE LAND *)



*) Bij Antwerpen zijn de cijfers van Vlaanderen als landsgegevens gebruikt.

BRON: BUREON EN ROOTS BELEIDSADVIES o.b.v. DIV. BRONNEN

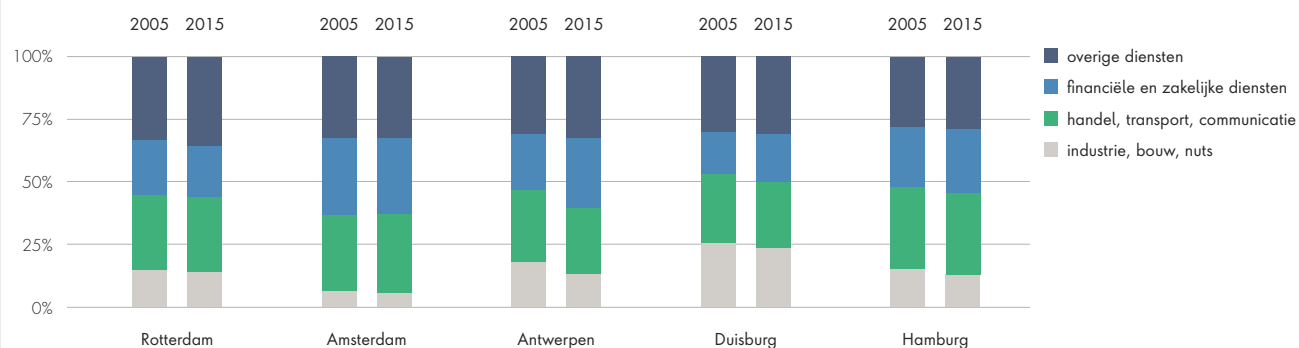
De inclusieve stad

In de jaren negentig werd de gentrification-golf verwelkomd als mogelijke oplossing voor de grote sociaaleconomische problemen waarmee steden kampen, zoals werkloosheid. Via het zogenoemde 'trickle down' effect zou de zittende bevolking (met een gemiddeld lager opleidings- en inkomensniveau) meeprofiteren van de komst van creatieven, hoogopgeleiden en hogere inkomens. Helaas heeft dit effect, voor zover het al aanwezig is, niet gezorgd voor een substantiële verbetering ten aanzien van lagere sociale klassen in de stad. De werkloosheid in Rotterdam en de referentiesteden is, op die in Hamburg na, op een hoger niveau blijven liggen dan de landelijke (figuur 9). De lokale werkloosheid deinde min of meer op de nationale (conjuncturele) golfbeweging mee. En dat terwijl de economische structuur van de steden gestaag is veranderd (figuur 10) en de werkgelegenheids-groei in een aantal steden die van de bevolking duidelijk overtreft (figuur 2).

Het inzetten op de komst van hogere inkomensgroepen leidt dus niet automatisch tot het oplossen van sociale problemen. Eerder kenmerken steden zich in sociaaleconomische zin als concentratiegebieden van twee uitersten: een groeiende groep kansarmen (deels arbeidsmigranten) en een groeiende groep kansrijken (hoogopgeleiden, expats). Een gemengd bouwprogramma (met sociale woningbouw en woningen in duurdere segmenten) kan deze trend enigszins en geleidelijk wijzigen. Dat geldt ook voor beleid gericht op ruimtelijke functiemenging.

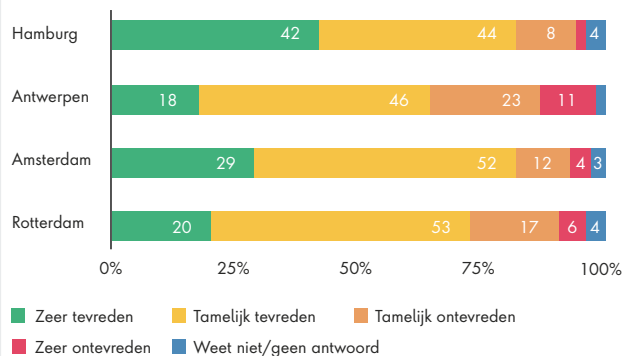
De creatie van nieuwe banen, ook voor het lagere en middelbare niveau, in transformatiegebieden biedt geen garantie op een drastisch lagere werkloosheid onder de gevestigde bevolking in en om die gebieden heen. De grote groep kansarmen komt niet vanzelf voor deze banen in aanmerking. Behalve investeren in de inzetbaarheid van deze groepen (in scholing en vaardigheden), is het van belang om, via onderwijs, ondernemerschap en ontmoeting, sociale verbindingen te leggen tussen nieuwe vestigers en nieuwe bedrijven enerzijds en de gevestigde bevolking anderzijds. Het aanpakken van sociale achterstanden langs sociaal-culturele lijnen is in alle steden een aandachtspunt. In Rotterdam, maar bijvoorbeeld ook in Antwerpen lijkt dat extra relevant, getuige ook de houding van de bevolking ten aanzien van de aanwezigheid van buitenlanders. De bevolking is hier minder positief over dan die in Amsterdam en Hamburg (figuur 11). Waarschijnlijk komt dat doordat laatstgenoemde steden (al) verhoudingsgewijs meer studenten, arbeidsmigranten en expats aantrekken die echt van meerwaarde zijn voor de economie van de stad.

FIGUUR 10: VERANDERING ECONOMISCHE STRUCTUUR VAN STEDEN (% BANEN)



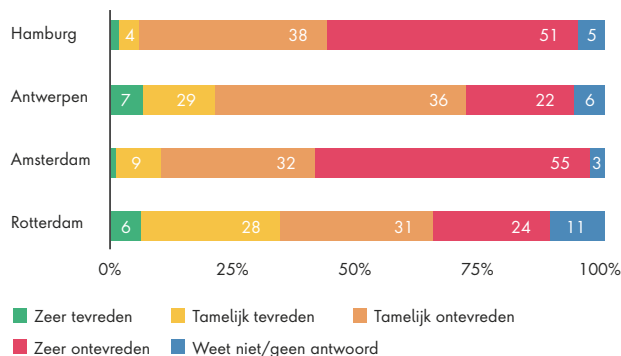
BRON: GEMEENTE ROTTERDAM, BUREON EN ROOTS BELEIDSADVIES o.b.v. DIV. BRONNEN

FIGUUR 11: AANWEZIGHEID VAN BUITENLANDERS IS GOED VOOR DE STAD



BRON: BUREON EN ROOTS BELEIDSADVIES o.b.v. EUROSTAT

FIGUUR 12: IN DE STAD IS VOLDOENDE BETAALBARE WOONRUIMTE TE VINDEN



BRON: BUREON EN ROOTS BELEIDSADVIES o.b.v. EUROSTAT

Ruimtelijke verdringing

Al met al maakt de toekomstige bevolkingsgroei het streven naar een inclusieve stad er niet vanzelf eenvoudiger op. Sterker, de toenemende druk op de stad kan evenzeer leiden tot een bedreiging van de koopkracht en verdringing van lagere-inkomensgroepen. Al in 2015 was te zien dat in aantrekkelijke en groeiende steden als Amsterdam en Hamburg de betaalbaarheid van woningen meer onder druk stond dan in Rotterdam (figuur 12). Niet voor niets zet Amsterdam erop in de komende jaren gemiddeld 7.000 woningen per jaar te realiseren, waarvan 40% in de sociale huursector. De bedoeling is dat de omliggende regio nog eens eenzelfde aantal bouwt, maar daarmee zal nog altijd niet aan de vraag worden voldaan. Hamburg streeft naar een verdere stijging van de nieuwbouw richting de 10.000 woningen per jaar, terwijl Rotterdam in deze collegeperiode een woningbouwprogramma voorziet van 18.000 woningen, ofwel 4.500 woningen per jaar. Of daarmee verdere prijsstijgingen sterk worden afgeremd, mag worden betwijfeld.

Omdat de grootste bouwopgave binnen de bestaande stad dient te worden gerealiseerd, heeft dit op twee manieren een prijsopdrijvend effect: via inbreiding en transformatie woningbouw plegen kost meer tijd én vergt hogere investeringen dan bouwen in buitengebieden. Bovendien leidt de bouw van relatief meer woningen in het duurdere segment 'automatisch' tot een hoger prijsniveau. Net als Antwerpen gaat Rotterdam ervan uit dat een aanzienlijk deel van de toekomstige sociale woningbouw in de regio wordt gerealiseerd, maar of dat ook gaat gebeuren is niet zeker. En de ambitieuze sociale woningbouwprogrammering in Amsterdam en ook in Hamburg hebben tot op heden niet gezorgd dat de druk van de ketel gaat.

Ten opzichte van Antwerpen, Duisburg en Hamburg hebben Nederlandse steden en zeker Rotterdam een relatief omvangrijke sociale woningvoorraad met daaraan gekoppeld het systeem van begrensde huurstijgingen en huurtoeslagen. Dat gegeven en de realisatie van een aanzienlijk aandeel sociale woningen (oplopend tot 30 à 40% van de bouwprogramma's) zullen er echter hooguit voor zorgen dat het wonen in de stad voor de huidige lagere-inkomensgroepen niet onmogelijk wordt. Voor lagere inkomens van buiten de stad wordt het in de toekomst alleen maar lastiger om zich in de stad te gaan vestigen. Datzelfde geldt voor een deel van de bedrijvigheid in de maakindustrie en logistiek. Juist het deel dat veel werk biedt aan minder hooggeschoolden in de stad kan hogere huisvestingskosten verhoudingsgewijs moeilijker dragen, waardoor uitbreiding steeds lastiger wordt en de stad als mogelijke nieuwe vestigingsplaats verder buiten beeld raakt. Zie daarvoor het essay over de maakindustrie en de uitgebreidere versie van dit artikel op de EVR-website.

Steden als centra van de kenniseconomie

Steden herwinnen sinds de jaren negentig aan economisch belang onder invloed van de verdienstelijking van de economie en de agglomeratievoordelen die steden de kenniseconomie bieden. In figuur 10 is te zien dat het proces van verdienstelijking het afgelopen decennium nog altijd voortschrijdt. Dat geldt in het bijzonder voor de Duitse steden, die een sterkere industriële erfenis hebben. Rotterdam is niet meer een industriestad dan Hamburg of Antwerpen en leunt veel minder sterk op de industrie dan Duisburg. Hier zijn vooral verzorgende diensten, zoals de zorgsector en het onderwijs, een prominentere rol gaan spelen. Daarnaast vertonen de producenten- en consumentendiensten de laatste jaren weer groei na enkele lastige jaren in de crisistijd.

In de EVR van 2017 is al gewezen op het belang en de sterke groei van de Rotterdamse hightechsector, die van de digitale economie in het bijzonder. De Amsterdamse economie drijft inmiddels grotendeels op de digitale economie: 80.000 arbeidsplaatsen (15% van de werkgelegenheid) zijn ermee verbonden. Variërend van IT-infrabedrijven tot softwareontwikkelaars en big data-bedrijven. Het is dan ook niet voor niets dat Amsterdam zich opwerpt als dé big data hub van Nederland. Antwerpen profileert zich als 'Internet of Things'-stad. Daar vormt digitalisering een centraal thema in het economisch beleid. Duisburg is recent een alliantie aangegaan met Huawei en DU-IT op diens weg een Smart City te worden. Hamburg uit zijn digitale ambities onder andere in smart PORT, het digitaliseringsprogramma gericht op optimalisering van logistieke stromen en beperking van de milieubelasting in de haven economie. En in Rotterdam zien we de aandacht voor digitalisering terug in de Roadmap Next Economy (in MRDH-verband), die een concrete, programmatische uitwerking krijgt in onder andere het Innovation Quarter.

De informatie- en kenniseconomie zijn belangrijke, zo niet de belangrijkste motoren van de economische groei van steden. Dat geldt ook voor Rotterdam. Binnen het ondernemingsklimaat is de aanwezige kennisinfrastructuur de kernfactor waaraan steden hun centrale rol in de kenniseconomie ontlenen. Nu laat de kennisinfrastructuur van afzonderlijke steden of stedelijke gebieden zich niet eenvoudig onderling vergelijken. Laat staan dat te zeggen is, wie de 'beste' kennisinfrastructuur heeft.

In het algemeen vormt een grote, vooraanstaande universiteit een belangrijke drager van de regionale kennisinfrastructuur. In dat opzicht doen Rotterdam (EUR) en Amsterdam (UvA en VU) het ten opzichte van de andere drie steden goed, zowel qua rankings als qua studentenaantallen. Wanneer we de

TU Delft met het Rotterdamse kennis 'ecosysteem' meerekenen, doet de stad ook op technologisch gebied volop mee. Tegelijkertijd vervullen Hochschulen in Duitsland van oudsher een belangrijke rol in met name het technologische innovatiesysteem in de regionale economie. Hamburg telt er maar liefst 21!

Daarnaast is in Duitsland de rol van het bedrijfsleven (het mkb inclusief) in kennis- en innovatienetwerken traditioneel groter dan in Nederland. Dit wordt ook weerspiegeld door het opleidingsniveau van de beroepsbevolking. In Duisburg en Hamburg is het aandeel middelbaar opgeleiden met respectievelijk 57% en 52% beduidend hoger dan in Rotterdam (35%) en Amsterdam (29%).

Een ander cultuuraspect is het verschil in handelsgeest, waarbij veel aandacht uitgaat naar relaties, connectiviteit en dienstverlening. Het ondernemerschap in Amsterdam en Hamburg is van oudsher sterk handelgedreven. Dit kan uitmonden in een minder pregnant economisch profiel. Zo is Hamburg bijvoorbeeld vanaf het begin van haar missie om een 'Metropole des Wissens' te worden (tevergeefs) op zoek geweest naar de juiste focus. De stad heeft enerzijds een haven economie, een grote vestiging van Airbus, een technische universiteit en technologische instituten. Anderzijds heeft de stad een algemene universiteit, veel dienstverlenende bedrijvigheid en is het een aantrekkelijke stad voor interactie en handel. Het zoeken naar de meest effectieve en robuuste kennisinfrastructuur lijkt voor Amsterdam, Antwerpen en Duisburg een wat minder groot probleem te zijn.

Rotterdam lijkt met een enigszins vergelijkbaar dilemma te kampen als Hamburg. De EUR is in het bijzonder sterk in het juridische, economische en medische domein. Rotterdam is daarnaast een stad van handel en logistiek én heeft enkele toonaangevende technologische kennis- en innovatieclusters (maritiem/HTSM). Wat daarmee te doen: inzetten op cross-overs als innovatiefilosofie en vertrouwen hebben in de natuurlijke, organische kracht van het innovatie-ecosysteem, of toch gerichte keuzes maken in programma, promotie en investeringen?

De Rotterdamse situatie in perspectief

De groeiende aantrekkelijkheid van Rotterdam mag in de eerste plaats worden gezien als een kans, een verhaal van potentiële baten. Weliswaar brengt de bevolkingsgroei opgaven met zich mee vanwege de toenemende druk op de woningmarkt, het ruimtegebruik, de mobiliteit en op de sociale cohesie. Maar ten opzichte van Hamburg, Antwerpen en zeker Amsterdam valt de ruimtelijke situatie in de Maasstad mee. In Amsterdam is de groei lastiger te

managen, is de druk op de ruimte groter (ook door meer toeristen en bezoekers van buiten) en wordt de stad eerder te duur dan in Rotterdam. Hetzelfde geldt voor Hamburg, terwijl Antwerpen met grote bereikbaarheidsproblemen kampt en minder ver met de ruimtelijk-economische 'sprong over de rivier' (linkeroever van de Schelde) is dan Rotterdam (verbinding van Noord en Zuid)

Tegelijkertijd heeft Rotterdam een positievere bevolkingsdynamiek dan Duisburg, dat een nog stuggere industriële erfenis en kleiner verzorgingsgebied heeft. In tegenstelling tot Duisburg gaat Rotterdam niet op in het geweld van andere grote steden, maar kan het juist verder uitgroeien tot de tweede groeistad van de Randstad en (mee) profiteren van de economische oververhitting van Amsterdam. Vanuit landelijk en Randstedelijk perspectief zijn Amsterdam en Rotterdam partners in het accommoderen van het succes van grote steden. De stad moet de komende jaren juist de vruchten plukken van de jarenlange investeringen in het centrum en Stadshavens en de herstructurering van een traditionele industriële haven economie naar een moderne, kennisintensieve maak-diensten-leisurestad.

De schaalessprong vergt echter forse investeringen in infrastructuur en nieuwe woon-werkmilieus. Transformatie van binnenstedelijke werklocaties, zeker van industriegebieden, is voor de gemeente geen lucratief verdienmodel. Ook Amsterdam en Antwerpen zijn op zoek naar de strategische aanpak om die kosten enigszins beheersbaar te houden. Steden willen hun groene gebieden ontzien en de balans tussen wonen en andere functies verbeteren, waarbij ook zoveel mogelijk ruimte wordt geboden aan sociale woningbouw en maakbedrijven.

Op dat laatste en ook op andere punten lijken Rotterdam en Antwerpen veel overlap met elkaar te vertonen. Ze willen beide meer voor midden- en hogere-inkomensgroepen bouwen, investeren in de (deels maritieme) kennis economie en werken aan een aantrekkelijker centrumfunctie. Voor dat laatste punt mist Rotterdam een historische binnenstad. Maar qua omvang en stedelijke allure mag Rotterdam wellicht een grotere broek aantrekken dan Antwerpen.

Zonder regionale samenwerking gericht op het verdelen van lusten en lasten die de aantrekkingskracht van de stad oplevert, bestaat het gevaar dat de wal het schip gaat keren. Worden wonen en werken niet beter op elkaar afgestemd en wordt er onvoldoende in bereikbaarheid geïnvesteerd, dan dreigt in groeisteden een infrastructureel hartinfarct, zowel op het niveau van de binnenstad als dat van de functionele regio.

LESSEN PER STAD

Antwerpen, lijkt het meest op Rotterdam, maar wijkt natuurlijk ook op een aantal punten af, zoals de oude binnenstad, de sterkere focus op ICT en data, de ligging in een minder verstedelijkt gebied en een minder hechte regionale samenwerking. Dus leren van Antwerpen moet vooral worden gezien in de zin van onderlinge uitwisseling op basis van punten van wederzijdse herkenning en kansen voor partnerships. Die parallellen zijn bijvoorbeeld te vinden in de (bestuurlijke) afstemming tussen stad, haven en regio bij de transformatie- en verdichtingsopgaven, met daarbij de lastige opgave voldoende ruimte beschikbaar te houden voor industriële bedrijvigheid.

Amsterdam, laat zien dat een economische structuurverandering mogelijk is en kan resulteren in een herwaardering van de stad om te wonen en te werken. De ruimtelijke verdichtingsopgave is hier voor Nederlandse begrippen ongekend: jaarlijks duizenden woningen in bestaand gebied bijbouwen én dat zonder de voorraad aan bedrijfsruimte significant aan te tasten. De wijze waarop de stad dit tracht klaar te spelen bevat zeer interessante leerstof voor Rotterdam. Denk daarbij ook aan het selectieve remmingsbeleid, zoals op het gebied van toerisme, (binnenstedelijke) mobiliteit en overloop van bedrijvigheid naar de regio, waarvoor de ruimte in Amsterdam zelf ontbreekt.

Duisburg, is, als onderdeel van het Roergebied, bezig met een langdurig, hardnekkig proces van economische herstructurering. De stad probeert zich economisch steeds opnieuw uit te vinden: van industriestad naar logistieke stad naar stad van digitale economie. Dit vloeit deels voort uit de gedachte om van haar zwakte haar kracht te maken: de kleinere stad in de grote Rijn-Roer metropool. Misschien is de stad hierin niet leidend en het meest zichtbaar, maar wel wendbaar en bewust op zoek naar een eigen positie en gezicht. Ook de groen-industriële landschapsprojecten kunnen als inspiratiebron dienen voor het behoud en het verbeteren van de kwaliteit van groene ruimte in Rotterdam.

Hamburg, zet, gesteund door haar omvang en functie als hoofdstad van Noord-Duitsland, in op kwaliteit en grote ambities, met Hafencity als het duidelijkste voorbeeld. Het realiseren van die grote doelstellingen, waaronder een sterke werkgelegenheidsgroei en de realisatie van topstedelijke voorzieningen, vereist een nauwere afstemming met de grotere regio, opdat de scheefgroei tussen Hamburg en ommeland niet te veel doorschiet. Tegelijkertijd koestert de stad de brede, mkb-gedreven economische structuur en laat ze zich niet verleiden tot een herkenbare, maar beperkte economische profilering.

