

Bedrijvigheid en wonen

Van Central Business naar Central (re)manufacturing district?

Van den Berghe, Karel

Publication date

2024

Document Version

Final published version

Published in

Transformatie naar Woningen

Citation (APA)

Van den Berghe, K. (2024). Bedrijvigheid en wonen: Van Central Business naar Central (re)manufacturing district? In H. Remøy, G. van Bortel, E. Heurkens, & R. van Venrooij (Eds.), *Transformatie naar Woningen* (pp. 231-241). Delft University of Technology, Faculteit Bouwkunde.

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable). Please check the document version above.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights. We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Trans- for- matie naar woning- gen

Transformatie
naar woningen

Hilde Remøy
Gerard van Bortel
Erwin Heurkens
Roeli van Venrooij

Transformatie naar woningen

Redactie: Hilde Remøy, Gerard van Bortel, Erwin Heurkens en Roeli van Venrooij

© 2024 De auteurs

ISBN 978-94-6366-838-5

Naamsvermelding 4.0 Internationaal (CC BY 4.0)

U bent vrij om:

Het werk te delen — te kopiëren, te verspreiden en door te geven via elk medium of bestandsformaat

Het werk te bewerken — te remixen, te veranderen en afgeleide werken te maken voor alle doeleinden, inclusief commerciële doeleinden.

Deze licentie is goedgekeurd voor Free Cultural Works. De licentiegever kan deze toestemming niet intrekken zolang aan de licentievoorwaarden voldaan wordt.

Onder de volgende voorwaarden:

Naamsvermelding — De gebruiker dient de maker van het werk te vermelden, een link naar de licentie te plaatsen en aan te geven of het werk veranderd is. U mag dat op redelijke wijze doen, maar niet zodanig dat de indruk gewekt wordt dat de licentiegever instemt met uw werk of uw gebruik van het werk.

U mag geen juridische voorwaarden of technologische voorzieningen toepassen die anderen er juridisch in beperken om iets te doen wat de licentie toestaat.

Voor het gebruik van beeldmateriaal is getracht zoveel mogelijk toestemming te vragen aan de rechtmatige eigenaren.

Onze excuses voor de gevallen waarin het ons niet is gelukt. Deze rechtmatige eigenaren worden vriendelijk verzocht contact op te nemen met de auteurs.

Voor elementen van het materiaal die zich in het publieke domein bevinden, en voor vormen van gebruik die worden toegestaan via een uitzondering of beperking in de Auteurswet, hoeft u niet aan de voorwaarden van de licentie te houden. Er worden geen garanties afgegeven. Het is mogelijk dat de licentie u niet alle gebruiksvrijheden geeft die nodig zijn voor het beoogde gebruik. Bijvoorbeeld, andere rechten zoals publiciteits-, privacy- en morele rechten kunnen het gebruik van een werk beperken.

Bedrijvigheid en wonen

Van Central Business naar Central (re)manufacturing district?

Karel Van den Berghe

Bedrijvigheid en wonen in de stad zijn met elkaar verbonden. Doel van dit hoofdstuk is de causaliteit van waarom we woningen in de stad nodig hebben kritisch in context en tijd te plaatsen. Causaliteit beschrijft de relatie tussen oorzaak en gevolg. Wonen in de stad wordt hier als een gevolg gezien van een bepaalde oorzaak, maar deze oorzaak verandert door de tijd en geografische ontwikkeling heen. De propositie van dit hoofdstuk is dat we aan het begin staan van een nieuw tijdperk, waarin de oorzaak waarom we woningen in de stad nodig hebben, verandert. Vooral voor Nederlandse steden zou dit weleens een belangrijke verandering kunnen zijn. De centrale boodschap van dit boekhoofdstuk is dat het daarom nodig is om deze mogelijke verandering ten eerste niet (impliciet) te negeren, en ten tweede de mogelijke gevolgen goed te begrijpen wanneer we in de praktijk in steden gebouwen en gebieden transformeren naar woningen. Dit leidt tot de centrale onderzoeksvraag van dit essay: Wat is de rol van stedelijke transformatie vandaag voor de ontwikkeling van steden in de toekomst?

Om deze vraag te beantwoorden, zal eerst een korte beschrijving gegeven worden van hoe de stad gezien kan worden als een causaal gevolg van een maatschappelijke noodzaak aan toegevoegde waarde. Dit verklaart waarom bepaalde steden om bepaalde redenen ontstaan zijn, verdwenen zijn, of zich aangepast hebben. Vervolgens wordt de industriële stad uitgelegd als een belangrijk kantelpunt voor de rol van stad in de moderne maatschappij. Na de beschrijving van de post-industriële stad, wordt uitgelegd dat de hoogtijdagen van dit tijdperk hoogstwaarschijnlijk voorbij zijn, en dat dus de oorzaak van waarom we wonen in de stad nodig hebben weleens zou kunnen veranderen. Het hoofdstuk eindigt met een conclusie waarin een antwoord wordt geformuleerd op de onderzoeksvraag.

De stad

Het wordt vaak over het hoofd gezien dat steden met een doelstelling (organisch) zijn ontstaan en dat ze, bijgevolg, niet altijd hebben bestaan en ook kunnen verdwijnen. Een veelomvattende verklaring is dat steden zijn ontstaan als antwoord op de vraag naar toegevoegde waarde (Scott, 2021), een waarde die verwezenlijkt kon worden doordat de noodzaak van het constant rondtrekken om te voorzien in voedsel minder urgent werd. Het verdwijnen van deze noodzaak kon het gevolg zijn van het ontstaan en de opschaling van landbouw ten behoeve van het produceren van grotere voedselvoorraden, of dat sommige partijen anderen van voedsel voorzagen die zo meer tijd hadden voor andere zaken. De (mogelijke) toegevoegde waarde bestaat dan uit de tijd die gebruikt kan worden om handel te drijven. Als voorbeeld kan bijvoorbeeld met voedseloverschotten of met andere kostbare grondstoffen meer tijd ontstaan om religies te verspreiden. Dat kan leiden tot onder meer de ontwikkeling van abdijen, kloosters, bedevaarts- of spirituele oorden; tot militaire doeleinden; of tot functies voor economisch gewin zoals de mijnbouw.

Alle factoren die bijdragen aan toegevoegde waarde hebben een belangrijk geografisch element, dat vaak aangeduid wordt als nabijheid. Om de toegevoegde waarde te realiseren van handel, van het ontwikkelen van een religie, van militaire opbouw, of van ontginning, moesten mensen en activiteiten namelijk dicht(er) bij elkaar zijn, en vaak voor een relatief permanente tijd. Sommige van deze plaatsen groeiden uit tot wat we vandaag zouden aanduiden als dorpen of steden, maar evengoed zijn heel veel van deze plaatsen al verdwenen. Dit proces gaat vandaag de dag nog steeds door: een stad is dus geen gegeven, en kan daarom ook verdwijnen.

Het wordt vaak over het hoofd gezien dat steden met een doel zijn ontstaan; ze kunnen ook verdwijnen.

Met andere woorden, de bestaansreden van een stad is toegevoegde waarde, meestal een maatschappelijke waarde die voortkomt uit een combinatie van oorzaken. Om die toegevoegde waarde te realiseren zijn er acties nodig. Normaliter, zo niet altijd, zijn dit ruimtelijke ingrepen. Acties zoals het aanleggen van een scheepsdok of treinstation, het bouwen van een (laken)hal voor de handel, een burcht met slotgracht of een fabriek, of het oprichten van een tempel of kerk. Men heeft hier dus te maken met een wederkerig fenomeen. Aan de ene kant kan een stad enkel bestaan als er toegevoegde waarde is. Een stad zonder activiteit is een spookstad, spooksteden die we kennen vanuit de geschiedenis, met het risico dat die snel verdwijnen, fysiek en uiteindelijk ook uit het geheugen. Aan de andere kant kan toegevoegde waarde vaak pas gerealiseerd worden als er een stad is. Door de geschiedenis heen zijn steden vaak de broedplaatsen geweest van kunst, religie, politieke bewegingen, financiële ontwikkeling en innovatie (Glaeser, 2011).

18.2

De industriële stad

De toegevoegde waarde van steden heeft eeuwenlang gelegen in een diversiteit van redenen, waarvan enkele eerder genoemd zijn. Elke historische stad in Nederland heeft een unieke ontstaansgeschiedenis, die zich deels onderscheidt van die van andere steden. En omgekeerd, het bestaan van steden werd vaak door de geschiedenis heen opnieuw geformuleerd, bijvoorbeeld van het overgaan van een militair naar een economische of religieuze toegevoegde waarde. Dit hoofdstuk focust echter in het bijzonder op het gevolg van de industriële revolutie op en in steden. De industriële revolutie bracht ingrijpende veranderingen met zich mee voor talrijke steden. Startend in het Verenigd Koninkrijk gedurende de late achttiende eeuw, begon al gauw de grootste effecten zich te manifesteren in steden, zoals Manchester, Liverpool, Dortmund, Lyon, Osaka, maar ook dichterbij in steden als Gent. De stad als toegevoegde waarde vond een nieuwe rol. Om de kansen van de industriële revolutie te kunnen grijpen, was er nood aan arbeid, kapitaal, handel, infrastructuur, kennis, en politieke macht. Veel van die zaken waren geconcentreerd in steden. Het is dan ook geen toeval dat de eerste grote industriële fabrieken vaak in het hart van middeleeuwse centra verzezen, soms zelfs gehuisvest in voormalige abdijen of burchten. Gedurende de negentiende eeuw, nam deze groei alleen maar toe, groeiden steden enorm, met bijvoorbeeld de negentiende-eeuwse 'gordel' van arbeidershuizen rondom het middeleeuwse centrum in veel van deze steden. De (explosieve) vraag naar woningen in steden, al heeft de industriële revolutie minder effect gehad op Nederlandse steden (zie voor meer informatie Moky, 1974), was dus een gevolg van de vraag naar arbeid, arbeid die nodig was voor de stedelijke fabrieken. Daarmee waren de stedelijke bebouwde omgevingen, zoals woningen, handelscentra, wetenschappelijke instituties en havens, essentieel voor arbeid, handel, innovatie en logistiek binnen de industriële revolutie. Tegelijkertijd kregen veel steden door de industriële revolutie opnieuw een aanzienlijke betekenis.

De postindustriële stad als gevolg van (hyper)globalisatie

De impact van de industriële revolutie op steden was niet uitsluitend positief. De negatieve externaliteiten werden zodanig groot, door bijvoorbeeld uitbuiting, ziektes en vervuiling, dat er verschillende zaken heel snel in verandering kwamen. Het socialisme, dat opkwam als een belangrijke politieke beweging, en de ontwikkeling van ruimtelijke en stedelijke planning zijn voorbeelden van reacties op deze negatieve externaliteiten. Of in andere woorden, ruimtelijke planning is het antwoord van de twintigste eeuw op de problemen van de negentiende eeuw. Het ruimtelijk splitsen van functies zoals industrie en wonen werd voorgesteld om zowel de stad als de industriële revolutie elkaar blijvend te laten versterken, in plaats van elkaar negatief te beïnvloeden. Tot ongeveer de jaren 1970 bleef deze wederkerigheid tussen stad en industrie sterk bestaan, en werden in steden rondom de wereld verschillende stedelijke planningstypes en -processen ontwikkeld (e.g. CIAM).

Echter vanaf die tijd begon alles snel te veranderen, met name in het Westen. Na het uiteenvallen in 1971 van de Bretton Woods wereld (Williamson, 1985), de internationale afspraak uit 1944 die ervoor zorgde dat er vaste wisselkoersen ten opzichte van de US-dollar waren en dat de wereld werd geordend en georganiseerd per land, ontstonden grensoverschrijdende netwerken. Veel nationale vliegtuigmaatschappijen, postbedrijven, of autobedrijven stopten met bestaan of werden multinationals, waarvan vaak nog de naam herinnert aan zijn nationale oorsprong. De periode die volgde wordt gekenmerkt als het tijdperk van globalisatie, dat op diverse manieren kan worden geïnterpreteerd. Hier wordt globalisatie uitgelegd aan de relatieve waarde (in percentage hoeveel van de totale absolute waarde) die gehaald wordt uit handelsactiviteiten (Van Bergeijk, 2022). Figuur 18.1 toont dat voor decennia deze relatieve waarde rondom de 20% schommelde. Enkel net voor de Eerste Wereldoorlog was er een eerste hoogtepunt, maar door de wereldoorlogen, het protectionisme tijdens het interbellum en de moeizame wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog, is het pas vanaf de jaren 1970, wanneer het Bretton Woods systeem uiteenvalt, dat er een stijging begint. Die stijging wordt exponentieel vanaf de jaren 1990 en 2000, met een piek tussen de 60 en 70%. Vandaag duiden we deze periode aan als hyperglobalisatie (Brakman & van Marrewijk, 2022). Er zijn verschillende redenen aan te wijzen, zoals de val van het IJzeren gordijn, de oprichting van de Europese eenheidsmarkt, de toetreding van China tot de wereldmarkt, de containerstandaardisatie, of digitalisatie, waardoor er een enorme stijging kwam in internationale handel en de daaruit gehaalde relatieve waarde.

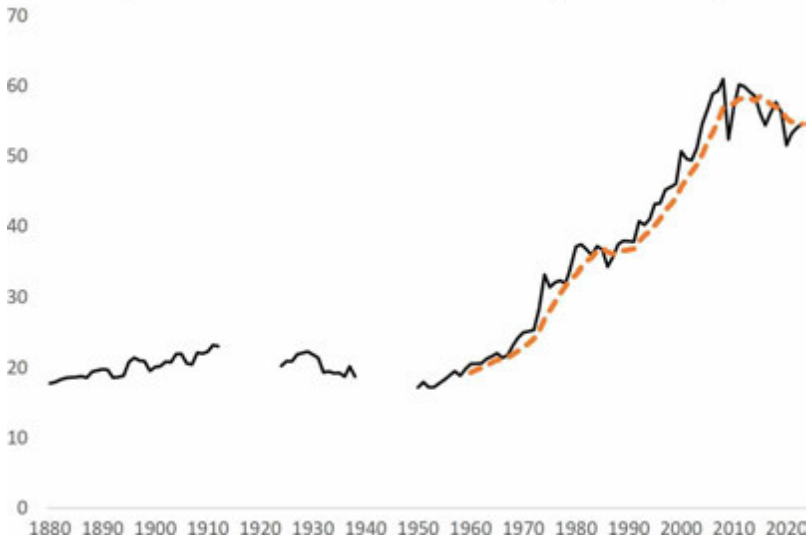


FIG. 18.1



FIG. 18.2

FIG. 18.1 Globalisatie door de tijd heen, uitgelegd aan de hand van de relatieve waarde uit handelsactiviteiten.

Bron: Van Bergeijk, 2022

FIG. 18.2 *Time Magazine* A Tale of Three Cities, januari 2008

Bron: Elliott, 2008

Doordat de optimalisatie van productienetwerken voorbij grenzen kon plaatsvinden, ontstonden bijgevolg zogenaamde globale productienetwerken (GPN) (Coe et al., 2004; Henderson et al., 2002). Illustratief is de automobielsector, maar ook de kledingsector en meer recent de computerchipsector zijn goede voorbeelden. Voordat finale producten gemaakt zijn, reizen onderdelen ontelbare keren over grenzen heen. Deze globale productienetwerken werden zo complex dat er een grote vraag ontstond naar diensten om deze netwerken op te zetten, te sturen en onderhouden. Ten eerste zijn deze diensten materieel, zoals de vraag naar gespecialiseerde logistiek. Illustratief zijn de snel opgeschaalde containerschepen, of de uitbouw van enorme kanalen, spoorwegen, snelwegen, en distributiecentra. Ten tweede zijn deze diensten immaterieel, zoals de vraag naar verzekeringen, gespecialiseerde banken die kapitaal ter beschikking hebben, onderzoekscentra of juridische ondersteuning. Deze diensten worden aangeduid als *advanced producer services* (APS).

Hier kan de link gelegd worden naar de potentiële toegevoegde waarde van de stad. Om in deze globalisatie te kunnen meeliften was er nood aan een specifieke bebouwde omgeving. Enerzijds waren bijvoorbeeld grote lucht- en zeehavens nodig, anderzijds werden steden weer belangrijker. Opvallend is dat tussen de nood aan steden tijdens de industriële revolutie en de nood aan steden in de globalisatie, de stad in veel plaatsen rondom de wereld minder populair werd, ook in Nederland (van Meeteren, 2020). Tijdens de begindagen van de globalisatie begon al snel de vooral zware industrie concurrentieel te verliezen aan de zware industrie vanuit andere delen van de wereld. De scheepsbouw, de mijnindustrie, de basischemie zijn voorbeelden van sectoren die in zwaar weer kwamen, die gingen sluiten of herorganiseren naar andere delen van de wereld (Van den Berghe, 2018). Werkloosheidcijfers piekten in die tijd in steden als Amsterdam en Rotterdam. Door de hogere werkloosheid in steden, ontstond er een vicieuze cirkel van minder inkomsten, minder onderhoud, en een sneller vertrek van meer voorziene bewoners uit de stad.

Vanaf de jaren 1980, maar vooral dus tijdens de jaren 1990 en 2000 komt er stilaan een kentering. De enorm vraag naar gespecialiseerde diensten, leidde tot een bijzonder ruimtelijk effect, een effect dat eerst door John Friedmann (1986) en later ook door Saskia Sassen (1991) werd beschreven als *world cities* of *global cities* respectievelijk. Deze geografen observeerden een wereldwijde concentratie van APS in een beperkt aantal steden (Hanssens et al., 2012). Het bijzondere is dat anders dan tijdens de industriële revolutie, deze diensten, die dus zoals het woord zegt ten dienste staan van een vraag, niet ruimtelijk gingen clusteren rondom de fabriek waar dus de dienst voor geleverd moest worden. Het concurrentiële voordeel van het delen van kennis werd belangrijker, zo belangrijk dat het voor deze APS belangrijker werd om dichtbij elkaar te zitten en daaruit kennis en expertise te ontwikkelen (cf. concullega's), dan bij hun klant te zitten (Florida et al., 2017). De belangrijkste inputvariabel voor deze APS om concurrentieel te blijven, is kennis; kennis die bij zeer specifiek opgeleide en getrainde personen zitten die vanaf de jaren 1980 werden aangeduid als *yuppies* (cf. Young Urban Professionals) (Beaverstock & Hall, 2012). *Yuppies*, naast hun salaris, konden aangetrokken worden door bedrijven die specifieke werk- en woonomgevingen konden aanbieden. In die tijd ontstonden daarom wereldwijd *central business districts*, vaak gekenmerkt door blinkende hoogbouw. Maar ook de leefomgeving van steden, althans steden die succesvol hun potentiële toegevoegde waarde in deze globale tijd konden verzilveren, verbeterde snel; iets wat vandaag nog steeds gaande is. Het groter belang van luchthavens, om snel tussen deze *global cities* te reizen, het groter belang van cultuur, van tophotels en congrescentra, van specifieke verenigingen, van uitgebreid openbaar vervoer, van groen, van sport, enz. had een invloed op hoe steden zich begonnen te transformeren.

Stilaan, zoals ook in de logistieke wereld, ontstonden er rangschikkingen (Beaverstock et al., 2000). De top van *global cities* die in feite steeds meer de globale productienetwerken stuurden, werden onder andere Tokio, New York, London, Hongkong (zie illustratief de cover van Times magazine, fig. 18.2), en daaronder steden zoals Parijs, Frankfurt, en Amsterdam. De *yuppie* (r)evolutie had een merkwaardig bijeffect dat deze wereldsteden gaandeweg meer onderling gemeen hadden dan met plaatsen rondom deze steden.

Nederland kan gezien worden als een kampioen van de globalisatie, al blijft dit altijd natuurlijk ter discussie wie, wat en waar hiervan profiteerde. Nederland, dat uit een economisch zware periode kwam in de jaren 1980 (CPB, 2023), een zwaardere periode dan zijn omliggende buurlanden (zie voor meer informatie Jongma & de Lange, 2023), zette actief in op het faciliteren van de globalisatie via de bebouwde omgeving. Voorbeelden van actief beleid, zijn het Mainport beleid dat investeringen focuste op de haven van Rotterdam en de luchthaven Schiphol (RLI, 2016), maar ook het beleid voor het uitbouwen van *Central Business Districts* (CBD) enerzijds, en het uitbouwen van mooie aantrekkelijke stedelijke omgevingen, vooral in de Randstad anderzijds. Nederland onderscheidde zich van andere landen door zich nadrukkelijk te profileren als een diensteneconomie, zowel materieel als immaterieel. Illustratief is dat veel Nederlandse architecten- en stedenbouwkundige bureaus die het vaak grootschalige (transformerend) ontwikkelen van CBDs en woonmilieus in Nederland en buurlanden begonnen te bedenken en vormen, zoals OMA, Mecanoo, of MVRDR, zelf een exportproduct werden tijdens de globalisatie en dergelijke ideeën overal ter wereld ontwikkelden. Kortom, een succesvolle stad werd een stad die een hoogwaardig commercieel deel kon vormen en koppelen met een hoogwaardig woon- en belevingsmilieu.

In dit tijdperk is wonen in de stad belangrijk. De causaliteit hiervoor komt uit de noodzaak aan hoogwaardige jobs, die geconcentreerd waren in steden. Omgekeerd geredeneerd, als een stad, zelfs een land, succesvol wilde zijn tijdens dit (hyper) globalisatie tijdperk, dan kon dit door actief in te zetten op het aantrekken van vaak hoopopgeleide, internationaal- en cultuurgerichte werknemers die nodig zijn voor de APS-bedrijven die deze mensen nodig hebben. Hierbij is aandacht voor het hebben van hoogwaardige woonomgevingen in de stad voor deze werknemers van belang. Een soort kip en ei verhaal. Er is dus zeker een economische en zelfs maatschappelijke reden te vinden voor de noodzaak tot meer woningen in steden. In sommige gevallen kan er dan ruimtelijk beleidsmatig gekozen worden om bepaalde gebouwen of gebieden te transformeren tot woningen. Of anders gesteld, in dit tijdperk is het relatief logisch dat ander landgebruik in de stad dat niet voldoende bijdraagt aan het aantrekken van *yuppies*, zoals stedelijke bedrijventerreinen, getransformeerd wordt naar woningen of commerciële functies.

18.4

Van Central Business District naar Central (Re-)Manufacturing District?

Er zijn echter tekenen dat deze tijd voorbij is, of op zijn minst aan het veranderen is. Zoals weergegeven in fig. 18.1, is er sinds de crisis van 2008 een daling te zien in de relatieve waarde uit handel van diensten, een periode die nu bekend staat als *slowbalisation* (EPRC, 2020). Meer recent, al blijft dit een grote discussie in de literatuur, zien we een afvlakking of in sommige gevallen zelfs een daling (Van Bergeijk, 2022) in de relatieve waarde uit handel en diensten. Dit betekent niet per definitie, al is het in veel gevallen wel zo, dat de absolute vraag naar materiële en immateriële diensten afneemt, maar wel dat de relatieve waarde daarvan afneemt. In andere woorden, de relatieve waarde van andere activiteiten, en in het bijzonder de gespecialiseerde industrie (e.g. ASML, zie Hijink, 2023) neemt toe.

In deze 'nieuwe' tijd zou de toegevoegde waarde van steden wezenlijk anders kunnen zijn. Als inderdaad de relatieve waarde van gespecialiseerde innovatieve maakindustrie in het bijzonder toeneemt, dan zou dit betekenen dat het nodig is dat deze bedrijvigheidsactiviteiten gefaciliteerd dienen te worden. Tot op een bepaald niveau zal hetzelfde nodig zijn als bij APS tijdens het postindustriële tijdperk, namelijk dat bij deze innovatieve bedrijfstakken specifieke werknemers nodig zijn, die in een specifieke ruimtelijke nabijgelegen omgeving willen en dienen te wonen. Zoals geïllustreerd door de ontwikkelingen in de circulaire economie, vereist deze trend niet het aantrekken van alleen hoogopgeleide en gespecialiseerde werknemers, maar is er ook een grotere behoefte aan praktisch geschoolde arbeidskrachten (Burger et al., 2019). Het is de vraag of deze werknemers een gelijkaardige woonvraag hebben, zowel kwantitatief als kwalitatief, als de *yuppies* van de postindustriële tijd.

Het andere effect van deze nieuwe tijd op steden is echter waarschijnlijk nog veel belangrijker. Als er meer en meer behoefte zal zijn aan hoogwaardige, innovatieve, circulaire, sociaal gediversifieerde activiteiten, dan zal dit ook een verandering teweegbrengen in de vraag naar stedelijke functies die deze nieuwe werknemers nodig hebben. Waar in het verleden hoogbouwkantoren de ondersteunende stedelijke omgeving boden voor APS, kan deze nieuwe tijd een andere vorm vereisen (Ferm & Jones, 2017). Als de nieuwe toegevoegde waarde van de stad maatschappelijk gehaald moet worden, zijnde een innovatieve hoogwaardige industrie, dan zal hoogstwaarschijnlijk niet langer een *central business district* (CMD) nodig zijn, maar bijvoorbeeld een *central (re)manufacturing district* (CMR). Een CMR dat dichtbij of zelfs midden in zijn belangrijkste inputvariabelen zit, namelijk specifieke gediversifieerde werknemers. Men kan hier een parallel zien met de begintijd van de industriële revolutie, waarin gelijkaardig ook fabrieken midden in de stad werden opgericht, omdat ze enkel daar konden innoveren en opereren.

Het is echter te hopen dat, in tegenstelling tot toen, deze ontwikkelingen niet gepaard gaan met dezelfde negatieve externaliteiten. Het boek *Industrious city* (Hosoya & Schaefer, 2021) toont aan dat er vandaag al voorbeelden zijn van centraal gelegen maakindustrieën in de stad die enerzijds, in sommige gevallen zelfs zware, industriële en logistieke activiteiten huizen, en anderzijds ook dichtbij woongebieden zitten. Let wel, dit is een wezenlijk verschil met de ‘win-win’ wonen/werken transformaties die momenteel gaande zijn in Nederland. De causaliteit ligt immers anders. Waar in Nederland combinatie van wonen en werken vooral gestoeld is op het mogelijk maken van de woonfunctie in bedrijventerreinen (van Bueren et al., 2022), is de causaliteit beschreven door Hosoya and Schaefer (2021) het mogelijk maken van (hoogwaardig) werken, en dan pas eventueel het wonen.

Nederland kan gezien worden
als een kampioen van de
globalisatie, al blijft dit altijd
natuurlijk ter discussie wie, wat
en waar hiervan profiteerde.

FIG. 18.3 Conceptuele voorstelling door de tijd heen en hypothetisch richting de toekomst van de causale relatie waarin de vraag naar wonen in de stad een gevolg is van de industrie en/of dienstensector

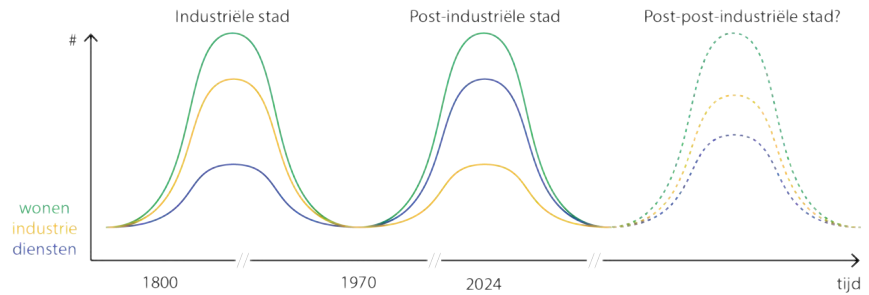


FIG. 18.3

18.5

Hoe naar de volgende piek?

De centrale boodschap van dit hoofdstuk is dat wonen een afgeleide is van de maatschappelijke noodzaak van steden, en dat dit verandert doorheen de tijd. Figuur 18.3 stelt deze causale relatie voor tijdens de meest recente 'pieken' van stedelijke hoogtijdagen: de industriële stad en de postindustriële stad. De vraag naar wonen tijdens de eerste piek kwam voort uit de industriële functies die ontstonden in steden, gericht op de belangrijkste inputvariabelen nabijheid van werknemers, infrastructuur en kapitaal. De vraag naar wonen tijdens de tweede piek kwam vanuit de dienstensector (cf. APS) op zoek naar specifieke werknemers die geconcentreerd zitten in steden. Tussen deze twee pieken in, was er een neergang qua populariteit van de stad, wat in de Westerse wereld rondom de jaren 1970 en 1980 ongeveer plaats vond. Ook verklaart deze hypothese deels waarom bepaalde steden succesvol waren tijdens de eerste piek, maar minder tijdens de tweede (e.g. Charleroi), en omgekeerd (e.g. Singapore).

De propositie van dit hoofdstuk was dat deze postindustriële piek hoogstwaarschijnlijk voorbij is en dat we richting een nieuwe maatschappelijke rol van de stad aan het bewegen zijn. Deze nieuwe maatschappelijke rol van steden zal veel meer liggen in het faciliteren van de maakindustrie, en met name de hoogwaardige maakindustrie. De stad zal dus zeker nodig zijn, en dus ook het wonen in de stad, maar de oorzaak zal waarschijnlijk deels verschuiven naar industrie. Industrie die zich, zoals CBDs tijdens de postindustriële stad, in of dichtbij het centrum zal willen vestigen, wat in dit hoofdstuk aangeduid werd als CMDs.

Het antwoord op de centrale onderzoeksvraag is dan ook dat de transformatie van gebouwen en gebieden in steden naar woningen, en met name urbane industriële gebouwen en gebieden een relatief logische praktijk is tijdens het postindustriële tijdperk, maar weleens een probleem zou kunnen worden als we richting de volgende piek verschuiven; in fig. 18.3 aangeduid als de post-post-industriële stad. Dit is dus ook deels een waarschuwing voor de huidige dominante stedelijke planning praktijk. Voor steden, en in het algemeen voor elke ruimte en infrastructuur, is het vaak geen slecht idee om activiteiten en toegevoegde waarde op lange(re) termijn te behouden.

FIG. 18.4 Twee wederzijds afhankelijke perspectieven voor stedelijk beleid

Het perspectief van een gebouw of gebied waarin verschillende personen of bedrijven samenkomen of gelokaliseerd zijn en al dan niet samenwerken (links) en het perspectief van een relationeel netwerk, zoals een gemeenschap of een productieproces van een bedrijf of van een groep van bedrijven dat ontstaat door de samenwerking tussen verschillende gebouwen en gebieden (rechts).

Bron: Van den Berghe, 2023

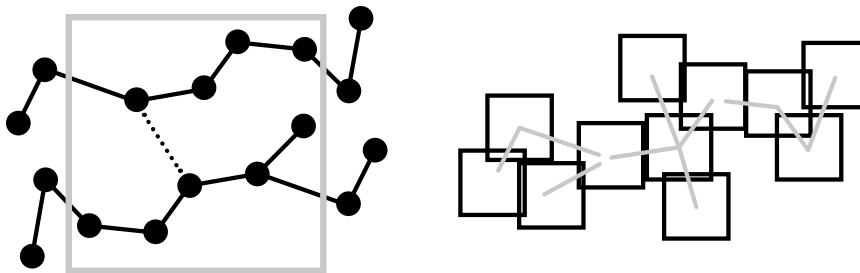


FIG. 18.4

Ze kunnen in de toekomst als oorzaak gaan dienen voor het ontwikkelen van afhankelijke functies. Zo niet, dan kunnen eerder gedane investeringen, vaak publieke investeringen, kelderen in maatschappelijke waarde. Als dan toch wederom een kentering van ruimtelijk-economisch beleid nodig zal blijken, is er vaak boven-proportioneel veel investering nodig. Met andere woorden, het 'door de pieken heen kijken' en zorgen dat de dalen niet te diep zijn, is waarschijnlijk op lange termijn verstandig om publieke middelen goed in te zetten.

Naast deze kritische noot over een te eenzijdige fixatie naar de transformatie van gebouwen en gebieden naar wonen, stelt dit hoofdstuk ook een nieuwe manier van stedelijke planning en gebiedstransformatie praktijk voor. Hoogstwaarschijnlijk zal het begrijpen en sturen van de afgeleide vraag van wonen in de stad complexer worden dan gedurende de laatste decennia. Tijdens de polycrisis waarin we ons bevinden, zullen transitie zoals klimaatverandering, circulaire economie, biodiversiteit, geopolitiek, (on)gelijkheid, enz. op elkaar inspelen en vaak onverwacht een bepaalde richting ingaan. Nederland, en zeker zijn steden, kan hier direct de gevolgen van ondervinden. Figuur 18.4 schetst dat als reactie op transitie van onze tijd het nuttig kan zijn om stedelijk beleid voor een bepaalde ruimte, zoals een gebouw, gebied, stad, of zelfs regio, te formuleren en te hanteren vanuit twee wederzijds afhankelijke perspectieven. Enerzijds is er het perspectief van een gebouw of gebied met daarin van elkaar afhankelijke en samenwerkende actoren (linkse deel fig. 18.4). Anderzijds is er het perspectief van een relationeel netwerk van actoren die samenwerking door en over ruimtelijke grenzen heen aangaan voor hun bedrijfsactiviteiten (rechte deel fig. 18.4). Ruimtelijk stedelijk beleid en gebiedstransformatie praktijken die horizontale perspectieven (over ruimtelijke grenzen heen) en verticale perspectieven (door ruimtelijke schalen heen) met elkaar verenigt, kan er voor zorgen dat er mogelijk gericht gestuurd kan worden op ruimtelijke interventies die de ontwikkeling van maatschappelijke waarde kan (blijven) ondersteunen.

Erkentelijkheid

De auteur van dit boekhoofdstuk is ondersteunt vanuit het Horizon Europe project 'FABRIX' (2024-2027). FABRIX heeft financiering ontvangen van het Horizon Europe Programma van de Europese Unie, onder subsidieovereenkomst nr. 101135638.

Bronnen

- Beaverstock, J. V., & Hall, S. (2012). Competing for talent: global mobility, immigration and the City of London's labour market. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 5(2), 271-288. <https://doi.org/10.1093/cjres/rss005>.
- Beaverstock, J. V., Smith, R. G., & Taylor, P. J. (2000). World city network: A new metageography? [Article]. *Annals of the Association of American Geographers*, 90(1), 123-134. <https://doi.org/10.1111/0004-5608.00188>.
- Brakman, S., & van Marrewijk, C. (2022). Tasks, occupations and slowbalisation: on the limits of fragmentation. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*. <https://doi.org/10.1093/cjres/rsac014>.
- Burger, M., Stavropoulos, S., Ramkumar, S., Dufourmont, J., & van Oort, F. (2019). The heterogeneous skill-base of circular economy employment. *Research Policy*, 48(1), 248-261. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.respol.2018.08.015>.
- Coe, N. M., Hess, M., Yeung, H. W.-c., Dicken, P., & Henderson, J. (2004). 'Globalizing' regional development: a global production networks perspective. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 29(4), 468-484. <https://doi.org/10.1111/j.0020-2754.2004.00142.x>.
- CPB. (2023). *De Nederlandse economie in historisch perspectief*.
- Elliott, M. (2008, 17-01-2008). A Tale of Three Cities. *Time Magazine*.
- EPRC. (2020). *Slowing down or changing track? Understanding the dynamic of 'Slowbalisation'*.
- Ferm, J., & Jones, E. (2017). Beyond the post-industrial city: Valuing and planning for industry in London. *Urban Studies*, 54(14), 3380-3398. <https://doi.org/10.1177/0042098016668778>.
- Florida, R., Adler, P., & Mellander, C. (2017). The city as innovation machine. *Regional Studies*, 51(1), 86-96. <https://doi.org/10.1080/00343404.2016.1255324>.
- Friedmann, J. (1986). The World City Hypothesis. *Development and Change*, 17(1), 69-83. <https://doi.org/10.1111/j.1467-7660.1986.tb00231.x>.
- Glaeser, E. L. (2011). *Triumph of the city: how our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier*. Penguin Press.
- Hanssens, H., Derudder, B., & Witlox, F. (2012). Managing organizational and geographical complexity: The 'positionality' of advanced producer services in the globalizing economies of metropolitan region. *Erdkunde*, 66(1), 45-55. <https://doi.org/10.3112/erdkunde.2012.01.04>.
- Henderson, J., Dicken, P., Hess, M., Coe, N., & Yeung, H. W.-c. (2002). Global production networks and the analysis of economic development. *Review of International Political Economy*, 9(3), 436-464.
- Hijink, M. (2023). *Focus: De wereld van ASML. Het machtsspel om de meest complexe machine op aarde*.
- Hosoya, H., & Schaefer, M. (2021). *The Industrious City: Urban Industry in the Digital Age*. Lars Müller Publishers. https://books.google.nl/books?id=_CGPzQEACAAJ.
- Jongsma, M., & de Lange, R. (2023, 22/12/2023). 'NeoliberaaI beleid? Nederland dreigde failliet te gaan!'. *Financieel Dagblad*.
- Mokyr, J. (1974). The Industrial Revolution in the Low Countries in the First Half of the Nineteenth Century: A Comparative Case Study. *The Journal of Economic History*, 34(2), 365-391. <http://www.jstor.org/stable/2116987>
- RLI. (2016). *Mainports voorbij*.
- Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokio*. Princeton University Press.
- Scott, A. J. (2021). The constitution of the city and the critique of critical urban theory. *Urban Studies*, 00420980211011028. <https://doi.org/10.1177/00420980211011028>.
- Van Bergeijk, P. (2022). Working paper No. 694. An update on world trade during the COVID-19 episode. *ISS working paper series*.
- van Bueren, E., Buizer, M., Van den Berghe, K., Heijkers, B., Meijs, L. C. P. M., Verhagen, T., Dittrich, K., & Sprecher, B. (2022). *Perspectieven op circulaire gebiedsontwikkeling. Lessen uit de Binckhorst en andere gebiedsontwikkelingen*.
- Van den Berghe, K. (2018). *Planning the Port City. A Contribution to and Application of the Relational Approach, Based on Five Case Studies in Amsterdam (The Netherlands) and Ghent (Belgium)* Ghent University]. Ghent.
- Van den Berghe, K. (2023). *Het verduurzamen van bedrijventerreinen: Hou(dt) (geen) rekening met de (veranderende maatschappelijk noodzakelijke) bedrijven*.
- van Meeteren, M. (2020). A prehistory of the polycentric urban region: excavating Dutch applied geography, 1930-60. *Regional Studies*, 1-14. <https://doi.org/10.1080/00343404.2020.1800629>.
- Williamson, J. (1985). On the System in Bretton Woods. *The American Economic Review*, 75(2), 74-79. <http://www.jstor.org/stable/1805574>.