

De stad centraal

De grote steden bevinden zich in een paradoxale situatie. Vooral het centrum is populair als ontmoetingsplaats voor mensen en bedrijven, maar als woon- of vestigingsplaats is de stad minder geliefd. Hoge werkloosheid, armoede, het gevoel van onveiligheid en slechte bereikbaarheid hollen de centrumfunctie uit. De stad is ontmoetingsplek, maar vooral van mensen die elders wonen en werken. In economisch opzicht doen de regio's rond de steden het een stuk beter dan de steden zelf. Hier was de ruimte om grotere woningen te bouwen, en de middengroepen vestigden zich hier. Veel bedrijven volgden de stad uit, onder andere vanwege de betere bereikbaarheid per auto. De groei van werkgelegenheid in de steden blijft sterk achter bij de landelijke.

Hoe kunnen de steden deze ontwikkeling tegen gaan en weer aantrekkelijker worden als vestigingsplaats voor mensen en bedrijven? In een toespraak voor de conferentie 'Grote Stedenbeleid'¹ presenteerde de SCP-directeur Van der Staay enkele interessante opties voor een 'anti-cyclisch beleid', gericht op het ombuigen van bestaande trends in de bedrijvigheid, de arbeidsmarkt en de woningmarkt:

- bij de toedeling van ruimte moet werkgelegenheid voorrang krijgen boven woonbehoeften. Terreinen die vrijkomen zouden voor nieuwe bedrijven bestemd moeten zijn;
- in de woningbouw moet er getracht worden ook voor de middengroepen een aantrekkelijk aanbod te creëren, bij voorbeeld door meer koopwoningen in oude stedelijke gebieden te bouwen. Om te voorkomen dat de minder vermogenden hierdoor in de knel komen, zouden de randgemeenten juist meer aandacht aan de sociale woningbouw moeten besteden;
- deregulering voor het midden- en kleinbedrijf zal deze bedrijven beter in staat stellen nieuwe werkgelegenheid te creëren;
- een betere bereikbaarheid vergt investeringen in infrastructuur, zowel voor het particuliere als het openbare vervoer;
- de steden moeten aantrekkelijker worden als woon- en verblijfplaats door de onveiligheid en de vervuiling terug te dringen.

Dit verschilt van eerder grote-stedenbeleid, dat meer gericht was op achterstandsgroepen: het verbeteren van de woningen met stadsvernieuwing en het scheppen van werk in de kwartaire sector. Dit beleid heeft zeker succes gehad; de 'tweedeling' van de stad in rijk en arm is in Nederland lang niet zo sterk als elders in Europa, laat staan Amerika. Toch heeft het niet kunnen voorkomen dat de economische dynamiek zich langzaam van de stad af keert. Het 'anti-cyclische' beleid tracht de stad juist voor middengroepen en bedrijven aantrekkelijker te maken. Als dat lukt, zal het inkomen dat in de stad besteed wordt toenemen, en daar kan iedereen van profiteren.

Een gemeentebestuur dat 'anti-cyclisch' beleid wil voeren, zou allereerst moeten bedenken welke bedrijven men in de stad wil hebben, en kan krijgen. Aansluiten bij de bestaande sterktes en zwaktes ligt het meeste voor de hand. De stad vervult de centrumfunctie binnen de regio, zodat bedrijven die veel bezoekers aan (willen) trekken, zoals winkels, horeca, culturele instellingen of overheidsinstellingen, er 'thuis' horen. Daarnaast zal iedere plaats eigen kenmerken hebben: een sterke positie bij toeristen, kennis-intensieve activiteiten of transport en distributie. De bestaande economische activiteiten vormen het uitgangspunt, omdat de reeds aanwezige bedrijven nieuwe bedrijven kunnen aantrekken. Daarnaast verdient de aansluiting tussen vraag en aanbod van arbeid aandacht. Om de 'eigen' werklozen aan werk te helpen is laagwaardige werkgelegenheid nodig. Met name delen van de particuliere dienstensector (handel, horeca, reparatie) verdienen om deze reden de aandacht van stedelijke bestuurders².

Als een gemeente zich nu wil richten op het binnenhalen van meer arbeidsintensieve dienstverlening, wat zijn dan de mogelijkheden? Diensten kunnen worden benut door bezoekers, of door andere bedrijven. In het laatste geval fungeert hoogwaardige werkgelegenheid als 'aantrekker' voor eenvoudiger dienstverlening: kantoren worden schoongemaakt, het personeel luncht, enz.³

Voor dienstverlening die zich rechtstreeks richt op bewoners en bezoekers, is de 'verblijfskwaliteit' van een stad van levensbelang. De ruimte in de binnenstad is echter beperkt, en bovendien is de verblijfskwaliteit juist gebaat bij een zekere mélange: wijken met uitsluitend woningen of bedrijven zijn saai, of (buiten kantooruren) onveilig. De binnenstad zal er vaak niet op vooruit gaan als de bewoners hier (verder) plaats maken voor bedrijven. Daarentegen kan (kleinschalige) bedrijfsruimte in een stadsvernieuwingproject de buurt ten goede komen. Ook kan de gemeente trachten hier de verblijfskwaliteit te verbeteren door straten op te knappen of meer ruimte te scheppen voor voetgangers en terrassen.

Het 'anti-cyclische' beleid wijst op mogelijkheden om de diversiteit in de stad te bevorderen. Daarmee is het een goede inspiratie voor de steden om hun comparatieve voordeel, de centrumfunctie, te versterken.

E.S. Pelle

1. Gehouden op 16 februari te Rotterdam.

2. R.C. van Geuns, *Economisch structuurbeleid en werkloosheidsbestrijding*, inleiding gehouden op de jaarlijkse bijeenkomst van beleidsmedewerkers van de vier grote steden, Regioplan, Amsterdam, 1994.

3. Voor de wijze waarop een gemeente kan stimuleren dat omliggende oude stadswijken hiervan profiteren, zie P. van Diepen en G.H.J. Homburg, *Stedelijke vernieuwing en ruimtelijke tweedeling*, *ESB*, 1 juni 1994, blz. 505-509.