

# De revitalisering van de Europese stad

In 1936 speelde 90% van alle activiteiten van de gemiddelde Nederlander zich af in een gebied met een straal van 5 à 6 km. Momenteel is de overeenkomstige actieradius ca. 30 km. Voor deze ruimtelijke schaalvergroting van het menselijke gedrag hebben de steden een hoge prijs betaald. Eerst zagen zij hun kapitaalkrachtige inwoners vertrekken, later een groot deel van de werkgelegenheid. De randgemeenten maakten het spiegelbeeld van deze ontwikkelingen mee. Hoe de toekomst van de stedelijke agglomeraties eruit zou kunnen zien, wordt in dit artikel besproken. De kansen voor de stad hangen vooral af van de wijze waarop de stad via versterking van de educatieve, culturele en distributieve functies het woonklimaat weet te verbeteren. Daarnaast constateert de auteur dat op bestuurlijk gebied een pendant moet worden gevonden voor de ruimtelijke schaalvergroting, b.v. in de vorm van intergemeentelijke samenwerking binnen agglomeraties

**PROF. DR. L.H. KLAASSEN\***

Stedelijke ontwikkelingen worden voor een zeer belangrijk deel, naast demografische en sociale factoren, bepaald door mondiale economische factoren. In het bijzonder gedurende de afgelopen jaren is duidelijk geworden dat de inspanning die men zich in Europa en de Verenigde Staten op economisch-technologisch gebied heeft getroost om de ontwikkelingen in het eigen gebied te stimuleren voor een belangrijk deel hun aanleiding vonden in de verzwakking van de eigen relatieve positie ten opzichte van de landen in het Verre Oosten. Van landen die van goedkope imitatie leven zijn het landen geworden die de toon aangeven van de technologische ontwikkeling in vele sectoren.

Er is in de economie geen beter middel om tot vernieuwing en produktiviteitsverhoging te geraken dan daartoe gedwongen te worden door de concurrentie van buitenaf. Dat is dan ook wat gebeurd is. De recente R&D-activiteiten in Europa en de Verenigde Staten vonden voor een belangrijk deel hun aanleiding in het feit dat de eigen relatieve positie in de wereldeconomie dreigde te worden ondermijnd.

De produktie en toepassing van innoverende produkten in vele sectoren van de economie heeft sinds enkele jaren een zeer grote vlucht genomen. De consequenties daarvan waren niet alle even gunstig. De sterke impuls tot arbeidsverdringing die van de automatisering, computerisering en robotisering uitgaat, heeft geresulteerd in hoge en hardnekkige werkloosheidspercentages. Een ander belangrijk effect van de ontwikkelingen op de wereldmarkt is geweest de sterk dalende betekenis in Europa en de Verenigde Staten van de zware industrie (staalindustrie, scheepsbouw e.a.). De verzwakking van deze sectoren heeft een min of meer permanent karakter aangenomen. De dienstensector daarentegen groeide zeer sterk en vermengde zich zodanig met de sector industrie dat de verschillen tussen beide steeds vager werden. Of de produktie van software een industriële activiteit is dan wel dienstverlening, is niet erg duidelijk. Evenmin is het eenvoudig in

een bedrijf als Philips de grens te trekken tussen wat industriële activiteit is en wat dienstverlening.

In feite zijn deze definitiekwesties ook niet zo interessant. Interessant is wel dat in de gehele diensten- en industriële sector door een tweetal oorzaken het geproduceerd gewicht per ECU toegevoegde waarde steeds geringer aan het worden is. De eerste oorzaak is het lichter worden van de produkten. Men vergelijkte b.v. de computer van 1960 met die van 1987. De tweede oorzaak is de relatieve vermindering van het aandeel van de industriële sector in de economie, waardoor een steeds groter aandeel van het nationale inkomen resulteert uit de produktie van diensten.

Een consequentie van deze ontwikkelingen is de afnemende betekenis van de goederentransportsector voor zover deze zich bezighoudt met bulktransport en een verandering van de aard van het goederentransport voor zover dit gericht is op het vervoer van lichte industriële produkten. Dit laatste is in het bijzonder beïnvloed door de toenemende decentralisatie en miniaturisering van de produktie door andere bedrijven dan hetgene dat het finale produkt aflevert. Het is eenvoudig te begrijpen dat deze ontwikkeling zeer hoge eisen stelt aan de punctualiteit waarmee de van elders komende onderdelen worden toegeleverd. Gecombineerd met het streven naar minimale voorraden, heeft dit dan ook tot hoge eisen aan toeleveraar en transportondernemer geleid. Kortom de betekenis van het 'just in time' toeleveren is sterk toegenomen.

Concluderend kunnen we stellen dat recente ontwikkelingen de betekenis van het goederentransport om de traditionele zin in de industriële sector aanmerkelijk hebben

\* Emeritus-hoogleraar ruimtelijke economie van de Erasmus Universiteit Rotterdam. Dit artikel is een bewerkte versie van een voordracht gehouden op het internationale congres van architectuur en stedenbouw „Stadt, Kultur, Natur”, 5, 6 en 7 oktober 1987 te Stuttgart.

doen afnemen en daarmee de rol die dit transport speelt in de keuze van de vestigingsplaats van ondernemingen. Hierdoor zijn ook de eisen die ondernemingen aan hun vestigingsplaats stellen veranderd. Doordat de steden tot dusverre de belangrijkste vestigingsplaatsen waren van de industriële bedrijven in Europa, ondervinden thans de steden ook een sterke invloed van deze structuurwijzigingen. Om de ontwikkelingen in de steden te begrijpen, dient men die in de industrie te onderkennen.

## Stedelijke bevolkingsdynamiek

Naast ontwikkelingen in de aard van de industriële productie, hebben ook de lange-termijnontwikkeling in het inkomen per hoofd en de daarmee samenhangende motorisering een zeer belangrijke invloed gehad op het karakter van de steden. Bezien over een zeer lange periode constateren we dat in den beginne de steden een zeer grote aantrekkingskracht op de omgeving uitoefenden. Een sterke produktiviteitsstijging in de landbouw leidend tot een aanzienlijk overschot aan arbeidskrachten in rurale gebieden, gepaard gaande met een stijging van de vraag naar arbeidskrachten door de in de steden gevestigde en zich steeds meer vestigende industriële en handelsbedrijven, leidden tot een sterke bevolkingsgroei van de stad en een ontvolking van het platteland. Deze ontwikkeling resulteerde in een stijgende behoefte aan stedelijk transport dat in de aanvang grotendeels werd verzorgd door rijwiel en openbaar vervoer maar wat later in steeds sterkere mate door de auto. Met de auto namen de keuzemogelijkheden van woon- en arbeidsplaats met een sprong toe en kwamen de mogelijkheden om een aangename woonplaats buiten de stad te combineren met een goede werklocatie in de stad binnen het bereik van een sterk stijgend aandeel van de beroepsbevolking. De stedelijke kernen, de centrale gemeenten van de zich op deze wijze vormende agglomeraties, zagen zich als gevolg daarvan geconfronteerd met dalende bevolkingen, die bovendien nog sterk van samenstelling veranderden omdat het uiteraard juist de meer welvarenden waren die zich de scheiding van woon- en werkplaats het gemakkelijkst konden permitteren.

Over deze ontwikkelingen zijn nog niet zoveel cijfers voorhanden omdat agglomeratiestatistieken nu niet bepaald tot de beste ter wereld behoren. Voor verschillende steden is er echter wel voldoende informatie. Tabel 1 geeft een inzicht in de bevolkingsontwikkelingen die zich in een aantal agglomeraties hebben voltrokken.

De tendens die uit tabel 1 naar voren komt, is duidelijk. Er is een algemene uittocht uit de centrale stad naar de rest van de agglomeratie (de ringgemeenten) en zelfs naar plaatsen daarbuiten. Dit laatste is het geval in Liverpool en Birmingham. Ontwikkelingen na 1980 laten zien dat dit

ook in andere steden het geval is en de migratie zich richt op een wijd gebied rond de steden. Van de in de tabel genoemde agglomeraties zijn er reeds vier die in totaliteit hun bevolking zien afnemen.

Omdat deze herlocatie van de bevolking (nog) niet gepaard ging met een herlocatie van arbeidsplaatsen, ontstond er als gevolg van de scheiding van beide een voor het verkeer uitermate ongunstige situatie. Voor het privé verkeer resulteerde dit namelijk in de ook thans nog dagelijks weerkerende congestieverschijnselen en voor het openbaar vervoer leidde dat tot grote exploitatieverliezen, voortspruitend uit het intermitterende en eenzijdige gebruik, hetgeen relatief zeer grote capaciteiten in één richting noodzakelijk maakte die in de daluren praktisch ongebruikt bleven.

Van meet af aan was het duidelijk dat een dergelijke situatie niet permanent van aard zou kunnen zijn; onevenwichtigheden als deze hebben de neiging zich zelf geleidelijk op te heffen en dat is momenteel aan het gebeuren.

## Stedelijke bedrijfsdynamiek

Enquêtes uitgevoerd onder bedrijven die van vestigingsplaats zijn veranderd, in het bijzonder vanuit de binnensteden naar elders, hebben duidelijk gemaakt dat twee overwegingen een rol spelen bij de verhuisbeslissing. De eerste factor is de ongunstiger wordende bereikbaarheid als gevolg van de verkeerscongestie in de stedelijke centra, die niet alleen moeilijkheden oplevert voor het personeel, maar ook voor de klanten die het bedrijf wensen te bezoeken. Een tweede factor is het ruimtegebrek dat bedrijven in de binnensteden verhindert hun activiteiten uit te breiden als de zaken goed gaan en meer ruimte benodigd wordt.

Beide factoren zouden nog niet tot een verplaatsing aanleiding geven als niet de veranderde aard van de productie in velerlei sectoren de bedrijven onafhankelijk van de traditionele vestigingsfactoren (levering van grondstoffen en halffabrikaten en nabijheid van de markt) had gemaakt. Van veel groter belang zijn geworden de mogelijkheid goed personeel te krijgen, de bereikbaarheid van het bedrijf voor personeel en bezoekers en ruimte voor uitbreiding. Dit alles kan worden bereikt door een vanuit het centrum van de steden gerichte herlocatie. Een paar cijfers mogen deze tendens duidelijk maken (zie tabel 2). Nog sterker dan bij de bevolking doet zich het verschijnsel voor van een totale afname voor de agglomeratie als geheel. Voor 6 van de 10 agglomeraties kan een absolute afname van het aantal arbeidsplaatsen worden geconstateerd. De decentralisatie van arbeidsplaatsen voltrekt zich dus over nog grotere afstanden dan die van de bevolking.

Tabel 1. Bevolkingsverandering in een aantal West-europese agglomeraties, in procenten per jaar

	Stad	Rest	Agglomeratie	Tijdvak
Antwerpen	-0,8	+1,2	0,0	1970-1981
Birmingham	-0,8	-0,3	-0,5	1971-1981
Kopenhagen	-1,5	+1,0	-0,1	1970-1985
Hamburg	-0,8	+1,9	+0,1	1970-1981
Liverpool	-1,6	-0,4	-0,9	1971-1980
Marseille	-0,1	+4,5	+0,5	1971-1981
Milaan	-0,6	+1,3	+0,2	1971-1982
Parijs	-1,1	+1,0	+0,4	1968-1980
Rotterdam	-1,6	+2,2	+0,2	1970-1980

Bron: L.H. Klaassen en J. van der Meer, *Urban change and public transport*, NEI/EUR, Rotterdam, 1986.

Tabel 2. Veranderingen in het aantal arbeidsplaatsen in enkele Westeuropese agglomeraties, in procenten per jaar

	Stad	Rest	Agglomeratie	Tijdvak
Kopenhagen	-0,3	+3,2	+1,3	1970-1983
Antwerpen	-0,7	+0,4	-0,5	1974-1984
Liverpool	-2,6	-3,1	-2,9	1978-1984
Milaan	-0,9	+1,9	+0,7	1971-1981
Rotterdam	-1,1	+1,5	+0,6	1975-1984
Hamburg	-0,8	+1,9	-0,3	1961-1983
Klein-Ruhr	-0,8	-0,2	-0,6	1961-1983
Bremen	-0,7	+0,5	-0,2	1961-1983
Hannover	-0,7	+1,1	-0,3	1961-1983
Stuttgart	-0,5	+1,2	+0,6	1961-1983

Bron: zie tabel 1.

## De resulterende situatie

De situatie die uit de veranderingen in de vestigingsplaats van bevolking en bedrijven volgt, is dat er een tweedeling begint te ontstaan: de kern van de agglomeratie functioneert steeds minder als het zakelijk centrum en de ring begint deze functie meer en meer over te nemen. De in deze gedecentraliseerde bedrijven werkende beroepsbevolking is thans voor het overgrote deel eveneens woonachtig in de ring. De volgende consequenties van deze ontwikkelingen kunnen worden vermeld.

Een eerste gevolg is dat thans vele beter gesitueerden en hoger opgeleiden op eerbiedige afstand van het centrum wonen en de lager opgeleiden en minder verdienenden in de centrale stad geconcentreerd blijven. Dit proces vindt nog steeds voortgang en is aanleiding tot een duidelijke ruimtelijke scheiding van inwoners van verschillend opleidingsniveau en inkomensniveau.

Dit werkt weer op twee manieren uit. Voornamelijk in de agglomeraties die uit verschillende gemeenten bestaan, krijgen de randgemeenten als logisch gevolg van de samenstelling van hun bevolking een politiek ander gezicht dan het centrum. De randgemeenten hebben doorgaans een minder socialistisch en conservatiever gemeentebestuur dan de centrale gemeente, die steeds meer progressief en minder conservatief georiënteerd wordt. Deze deling heeft er in vele steden toe geleid dat pogingen om de agglomeratie een eigen centraal bestuur te geven al bij voorbaat schipbreuk leden omdat niemand zijn positie wenste te zien vervagen door vermenging met een anders gearde en anders denkende bevolkingsgroep.

Een tweede gevolg is dat het stedelijk verkeersprobleem een wat ander, minder nijpend, karakter begint aan te nemen. Als zowel woonplaatsen als arbeidsplaatsen zich steeds meer in de ring concentreren, speelt ook het woon-werkverkeer zich meer en meer af in de ring binnen of tussen de ringgemeenten. Het spitsvervoer naar het centrum vermindert daardoor en wordt gedeeltelijk vervangen door spitsvervoer in de ring. Dat verkeer heeft in tegenstelling tot het verkeer dat gericht is op het centrum, als kenmerk dat het tweerichtingsverkeer is. Dit betekent een vermindering van het congestieprobleem en ook een vermindering van de ernst van één van de factoren die aanleiding zijn tot de grote financiële tekorten bij het openbaar vervoer.

Naast deze ontwikkelingen is er een verandering in de aard van de verrichte arbeid die eveneens bijdraagt tot een verlichting in de zorgen van het openbaar en het privévervoer. Dit is de sterke toeneming van de deeltijdarbeid. Deze ontwikkeling leidt ertoe dat het gemakkelijker wordt de personeelsbezetting aan de sterk fluctuerende vraag over de uren van de dag aan te passen, waarmee een belangrijke bron van verlies (onderbezetting van het openbaar vervoer in de daluren) in ieder geval wat personeel betreft, wat in betekenis kan afnemen. Een tweede voordeel, dat ook op het privé-vervoer uitwerkt, is dat veel deeltijdwerk betekent dat de begin- en eindtijden van het werk zich regelmatig over de dag gaan spreiden. Beide ontwikkelingen samen, werken dus gunstig uit op de totale verkeersstructuur: minder piekverkeer en minder éénrichtingsverkeer.

Een derde gevolg van de decentralisatie is dat één van de belangrijkste redenen van de decentralisatie, het ruimtegebrek in de centrale stad, van veel minder betekenis is in de ringgemeenten. Het autoverkeer wordt daardoor vergemakkelijkt omdat ook parkeermogelijkheden op het eigen bedrijfsterrein daar gemakkelijk kunnen worden verwezenlijkt.

De rol die het openbaar vervoer in deze veranderende situatie zal gaan spelen hangt uiteraard voor een groot deel af van de flexibiliteit van het infrastructurele systeem. Bussystemen zijn flexibel. Eén of meer ringlijnen kunnen gemakkelijk aan radiale lijnen worden toegevoegd zonder dat er erg veel nieuwe infrastructuur nodig zal zijn. Anders liggen de zaken voor het railvervoer. Een ringvormige toevoeging aan het netwerk om het verkeer in de ring te die-

nen, vereist een grote investering en de vraag is of deze voldoende opbrengt om de kosten te rechtvaardigen. Het is in sommige gevallen wellicht mogelijk om trein-metro-combinaties te maken die gedeeltelijk gebruikmaken van de spoorweginfrastructuur en dienstbaar gemaakt kunnen worden aan het stedelijk vervoer door de opening van meer voorstadstations.

## De positie van de centrale stad

Het voorgaande is eigenlijk het verhaal van een zich langzaam binnenste buiten kerende stad waarin een hart overblijft waarin steeds minder arbeidsplaatsen en steeds minder beter gesitueerden wonen. De centrale stad loopt in twee opzichten leeg.

De overheden van de centrale steden van de agglomeraties hebben dit proces niet lijdzaam toegezien. Een reurbaniserings- of revitaliseringspolitiek kwam tot uitdrukking in pogingen het stedelijk woonklimaat aantrekkelijker en vooral herbergzamer te maken door het creëren van meer stedelijk groen, van voetgangerszones en verkeersarme zones, door de bouw van betere woningen in de binnenstad, door meer oog voor de veiligheid en de reinheid van de stad, kortom, door het tonen van veel meer begrip voor de mens in de moderne stad. In hoeverre deze politiek succesvol zal zijn, valt nu nog moeilijk te zeggen. Er zijn tekenen die erop wijzen dat men niet meer zo snel de stad verlaat als vroeger en er zelfs een tendens waarneembaar is waarbij de 'yuppies' terugkeren naar aantrekkelijke, zoals historische delen van de steden. Het lijkt alsof dit het antwoord is op de uitdaging die uitgaat van de concurrentie van landschappelijk aantrekkelijke gebieden op een wat grotere afstand van de grotere steden.

De steden mogen weinig landschappelijke schoonheid te bieden hebben, hun culturele waarden zijn des te groter. Deze waarden kunnen op den duur, bij een aangepast en verbeterd woonklimaat, ook voor gezinnen met kinderen de doorslag geven bij de beslissing betreffende de keuze van hun vestigingsplaats. Dit is ook voor de werkgelegenheid in de centrale steden van belang.

In de tijd dat de vestigingseisen van de bedrijven de ontwikkeling van de werkgelegenheid van de bevolking dicteerden, speelden b.v. klimaat en landschap geen enkele rol. Het bedrijfsbelang was primair en volledig bepaald door z.g. primaire vestigingseisen, zoals nabijheid van de afzetmarkt en beschikbaarheid van de benodigde grondstoffen. Meer en meer zijn de bedrijven zich, geholpen door de technologische vooruitgang, aan deze dictatuur aan het ontworstelen. De belangen van de werknemer kunnen daardoor steeds meer de doorslag gaan geven bij de keuze van de plaats van vestiging van bedrijven.

Natuurlijk zijn er beperkingen aan deze uitspraak. Ieder bedrijf zal betekenis hechten aan de bereikbaarheid van een internationale luchthaven en aan een goede aansluiting op het snelwegennet. Maar deze secundaire eisen doen geen conflict met de belangen van de werknemer ontstaan. Deze stelt, zoals eerder uiteengezet, eisen aan de kwaliteit van de woonomgeving, die mede wordt bepaald door de voorziening met goede onderwijsinstellingen, culturele instellingen, winkelvoorzieningen enz. De additionele eisen die bedrijven stellen, kunnen uiteraard slechts vervuld worden in of in de nabijheid van stedelijke gebieden. Ergens anders zal men geen internationaal vliegveld aantreffen en is ook geen aansluiting op het autosnelwegennet gegarandeerd. En ditzelfde geldt voor de additionele eisen van de werknemers. Een hoog niveau van educatieve en culturele voorzieningen treft men in het algemeen slechts in stedelijke gebieden aan. In feite lopen de belangen dus parallel.

De conclusie die uit het voorgaande te trekken valt, is dat de economische ontwikkeling in Europa niet los van de steden zal kunnen plaatsvinden. De voorzieningen die een stad te bieden heeft, vormen een onderdeel van de waarde die door werknemers en hun gezinnen aan het woonklimaat worden toegekend. Daarnaast blijven de overige ele-

menten van het woonklimaat hun invloed uitoefenen. Een bevrediging van beide behoeften is slechts te verwezenlijken in de (wijde) omgeving van de steden. Te ver daar vandaan zou de culturele en educatieve component van het woonklimaat in gedrang doen komen en te dicht bij de stad schieten de overige componenten te kort. Het zijn de z.g. intermediaire gebieden die de grootste kans hebben op een gunstige ontwikkeling. Daarvan zijn er al verscheidene in Europa. In Engeland is Cambridge daarvan een voorbeeld. Verdere voorbeelden zijn te vinden in het Alpengebied en Baden-Württemberg. De omgeving van grote vliegvelden zijn eveneens gunstige vestigingsplaatsen als daar de overige wooneisen bevredigd kunnen worden.

Hoewel dus niet mag worden verwacht dat de economische ontwikkelingen weer in hoofdzaak binnen de steden zullen plaatsvinden, moeten de steden wel uit welbegrepen eigenbelang voortgaan met de verbetering van het woonklimaat, de handhaving resp. verbetering van het onderwijs, de verhoging van het cultureel niveau en de verhoging van het niveau van de winkelveorzieningen, alsmede met de verbetering van de bereikbaarheid van al deze voorzieningen. Op deze wijze zullen zij wellicht niet bijzonder veel inwoners naar zich toe trekken maar wel een inkomensstroom. De nog steeds toenemende mobiliteit van de bevolking maakt een dergelijke ontwikkeling zonder meer mogelijk.

## Politieke barrières

Op het moment dat de suburbanisatie inzette en er dus velen die in de stad werkten, gingen wonen in gemeenten rond die stad, begon er in feite al een bestuurlijk, of zo men wil, een democratisch probleem te ontstaan. Degenen die in de buitengemeenten woonachtig waren, hadden immers wel grote belangen in de centrale stad maar konden geen enkele invloed op het bestuur aldaar uitoefenen. Die invloed hadden zij uiteraard wel op het bestuur van de eigen gemeente, maar die vormde slechts een klein onderdeel van de agglomeratie waarin zij leven en werken. Daardoor ontstond er een asymmetrie tussen de zwaarte van de belangen en de mate van zeggenschap in het bestuur van de stad waar deze belangen lagen. In feite geldt ook het omgekeerde. De bewoners van de centrale stad hebben ook hun belangen in de randgemeenten. Zij recreëren daar, bedrijven er sport, doen er inkopen en zullen daar in de toekomst ook in steeds grotere aantallen werken, als althans de decentralisatie van de werkgelegenheid voortgaat. Ook zij hebben dus grote belangen in gemeenten waar zij echter geen politieke stem hebben.

Dit probleem zal zich, indien de ontwikkeling die zich nu aftekent, verder doorzet, over een steeds groter gebied voordoen. Het is een logisch gevolg van de toegenomen mobiliteit van de bevolking en het meer 'footloose' worden van de economische activiteiten. Momenteel speelt zich b.v. 90% van alle activiteiten van de gemiddelde Nederlander af binnen een gebied met een straal van 30 km, (dus een gebied met een oppervlakte van 3.000 km<sup>2</sup>). Dit is 5 à 6 maal zo ver als in 1936, toen een gebied van 100 km<sup>2</sup> voldoende was voor 90% van de activiteiten.

De toeneming van de interactie op alle fronten (inclusief telefoon en briefverkeer) is een reflectie van de toegenomen intensiteit van de wederzijdse verbindingen op alle gebieden en dus ook van de verstrengeling van de wederzijdse belangen. Deze ontwikkeling houdt bij een starre ruimtelijk bestuursstructuur in, dat een ieder die in deze interactie participeert en daardoor belangen krijgt in aangrenzende of zelfs verder weg gelegen gemeenten, een deel van zijn zeggenschap min of meer vrijwillig opgeeft en een verzwakking van zijn democratische rechten op het gebied van de gemeentelijke zaken moet accepteren.

Aan deze bezwaren zou enigermate tegemoet kunnen worden gekomen door het invoeren van een grotere schaal in de bestuursstructuur. Dit zou onder meer kunnen gebeuren door een aantal taken van de gemeenten die te zamen de agglomeratie vormen, over te hevelen naar een

hoger bestuursorgaan. Helaas is het enthousiasme om dergelijke veranderingen door te voeren begrijpelijkerwijs niet bijzonder groot.

De belangrijkste conclusie die getrokken kan worden, is dat de toekomstige stedelijke ontwikkeling in Europa een versterkte voortzetting zal zijn van reeds geconstateerde tendenzen. De steden zullen geen duidelijke van hun omgeving afgescheiden artefacten zijn. De stedelijke activiteiten zullen in velerlei opzicht dezelfde blijven, maar de oppervlakte waarover zij zullen worden uitgeoefend, zal onvergelijkelijk veel groter worden dan eens het geval was. Het betekent geen verval van de steden maar wel een zeer sterke toeneming van de ruimtelijke schaal waarop de stedelijke functies worden uitgeoefend. Het lijkt waarschijnlijk dat de bestuurlijke hervormingen, voor zover zij überhaupt plaatsvinden, geen gelijke tred met deze ontwikkelingen zullen houden.

## Geïntegreerde revitalisering

Een van de oorzaken van de impopulariteit van bestuurlijke hervormingen is dat zij een element van onzekerheid over de toekomst in zich bergen. Zij hebben iets onherroepelijks en daardoor iets onzekers. Het lijkt dan ook, voorlopig althans, een veel betere en veiliger weg om te pogen een overlegstructuur te vormen waarin alle gemeenten van de agglomeratie participeren en die gericht kan worden op het gezamenlijk tot stand brengen van oplossingen voor problemen die voor de agglomeratie als geheel van belang zijn en die in agglomeratief verband duidelijk tot een voor de regio als geheel betere oplossing kunnen worden gebracht dan indien de gemeenten individueel tot een oplossing trachten te komen. Eenvoudig zal het zeker ook niet zijn een overlegstructuur als hier bedoeld tot stand te brengen. Er zijn evenwel tekenen dat men in gemeentekringen niet meer zo afwijzend staat tegenover 'inmenging' van anderen in gemeentelijke beslissingen. Sinds korte tijd is er zelfs een zeker enthousiasme aan het ontstaan over de z.g. 'public-private partnership', waarbij overheden en bedrijfsleven een gezamenlijke aanpak van de stadsvernieuwing nastreven ten einde daarvan ook gezamenlijk de vruchten te kunnen plukken.

Slaagt deze benadering, en er zijn tekenen die erop wijzen dat dat geenszins uitgesloten is, dan zijn daardoor niet alleen de financiële mogelijkheden belangrijk verruimd, maar is daarmee tegelijkertijd de bestuurlijke structuur irrelevant geworden. Men kan dan eindelijk beginnen te denken en te handelen op de ruimtelijke schaal die de maatschappij al reeds lange tijd kenmerkt.

**I.H. Klaassen**