



My Subscriptions


 Select for Delivery

[◀ Previous](#) [Next ▶](#)

Copyright 2016 De Persgroep Nederland BV
All Rights Reserved

deVerdieping **Trouw**

Trouw

15 november 2016 dinsdag

De Verdieping; Blz. 2, 3

1972 woorden

De strijd om de slimme stedeling

NIELS MARKUS

concurrentieslag | Steden moeten slim worden, is het heersende dogma. Daarom doen de steden van de Randstad alles om de hoogopgeleiden naar zich toe te trekken, ook ten koste van elkaar.

Karsten Klein steekt het niet onder stoelen of banken. "We concurreren met andere steden om talent". De Haagse wethouder van stedelijke economie geeft een voorbeeld: zo kent hij een Chinese jongen. Die had voor zijn studie de keuze tussen de Haagse Hogeschool en de **Erasmus Universiteit Rotterdam**. "Hij koos voor de Hogeschool. Dat zegt wel wat. Nu werkt hij hier in Den Haag, bij het regionale acquisitiebureau." En Kleins stad heeft er een talent bij.

Den Haag liet samen met Rotterdam een toekomstvisie schrijven door econoom en vooruitgangsprofessor Jeremy Rifkin. Die was vorige week klaar. Rifkin vindt dat de Rotterdamse haven de slimste haven ter wereld moet worden door gebruik te maken van robots en big data. Den Haag krijgt een centrum dat grote datastromen gaat analyseren om de wereld te helpen veiliger te worden. Verder moet er nog meer warmte dan nu vanuit het havengebied de huizen in de regio gaan verwarmen.

Het prijskaartje van Rifkins advies: 775.000 euro. Den Haag en Rotterdam hebben het er graag voor over, om zichzelf op de kaart te zetten en om aansprekend te zijn voor het talent dat in groten getale naar de stad trekt.

De komende jaren zal het aantal stedelingen namelijk flink toenemen. Den Haag verwacht te groeien van 524.000 inwoners nu, naar 600.000 in 2040. Amsterdam krijgt er jaarlijks zelfs 10.000 nieuwkomers bij. En trokken in het verleden laaggeschoolden naar de stad op zoek naar werk, tegenwoordig komen vooral hoogopgeleiden. Die floreren namelijk in de stad: collega-ondernemers, gelijkgestemden en wiferverbindingen zijn altijd dichtbij.

Dankzij die trek naar de stad ruiken bestuurders hun kans. De steden hebben namelijk het liefst de best gekwalificeerden, die het hoogst aangeschreven werk kunnen doen. En daarom proberen ze zich zo aantrekkelijk mogelijk in de etalage zetten.

Alles voor hoogopgeleiden

In september presenteerde Den Haag de 'Agenda Ruimte voor de Stad': een visie op hoe de Hofstad er in 2040 moet uitzien. Wie de talloze plannen naast elkaar legt, ziet een rode draad: Den Haag moet aantrekkelijker worden voor hoogopgeleiden.

Hoe doe je dat? Voor wethouder Karsten Klein bestaat zijn beleid uit allemaal losse onderdelen die toch in elkaar grijpen. En die je stuk voor stuk moet stimuleren. "We willen zoveel mogelijk toeristen en meer bezoekers uit binnen- en buitenland. Meer congressen ook. En een nog groter en luxueuzer winkelaanbod. Een aantrekkelijke binnenstad maakt je ook interessanter voor bedrijven. En meer bedrijven betekent: meer kenniswerkers."

Maar Klein denkt ook aan dingen die in eerste instantie minder voor de hand lijken te liggen. Aan geluidsnormen in de horeca bijvoorbeeld, want studenten en hoogopgeleiden houden van een bruisend uitgaansleven. Den Haag heeft de geluidsnormen en sluitingstijden recent verruimd.

Verder houden hoogopgeleiden volgens stadsplanners van een groene binnenstad, met voldoende plek om te sporten en te ontspannen. Klein: "We hebben afgelopen jaren veel sportevenementen binnengehaald. De WK's hockey en beachvolleybal. En we worden finishplaats van de Volvo Ocean Race. Niet omdat we denken: we gaan lekker zeilen. Nee, je trekt er bedrijvigheid en hoogopgeleiden mee aan."

Ook wil Den Haag betere verbindingen naar Rotterdam-The Hague Airport en meer vluchten daar vandaan naar zakensteden zoals Londen. "Zonvakanties in Alicante vinden wij niet zo interessant. Wel is het mooi dat er de afgelopen tijd extra vluchten naar Berlijn zijn bijgekomen."

Niet alleen Den Haag maakt beleid om hoogopgeleiden te trekken. Rotterdam publiceerde al in 2010 een 'stadvisie' voor 2030: een blauwdruk hoe de stad moet veranderen van traditionele haven- en industriestad naar een innovatieve technologieregio. De binnenstad moest bijvoorbeeld een 'City Lounge', worden, die de gemeente omschrijft als: 'een plek waar het aangenaam is om te verblijven en te verpozen voor bewoners, bezoekers, studenten, bedrijven en investeerders'.

Bakfietswijken aanjagen

Voor Rotterdam is het van oudsher moeilijk hoogopgeleiden vast te houden. Wie gestudeerd had aan de **Erasmus Universiteit**, vertrok daarna meestal gauw weer. Om mensen met midden- en hoge inkomens te trekken, verzezen de afgelopen jaren veel woontorens in het centrum. Ook jaagt de stad met een 'programma bakfietswijken' zelf de opwaardering van oude stadsdelen aan. En het stadsbestuur wil zelfs nog een stapje verdergaan om hogere inkomens binnen te halen: door 20.000 goedkope huurwoningen te verkopen of te slopen en te vervangen door duurder woningen. Op 30 november mogen de Rotterdammers zich over die plannen in een stadsreferendum uitspreken.

Den Haag en Rotterdam proberen zich zoveel mogelijk te schikken naar de wensen van hoogopgeleiden, maar hoe zit dat eigenlijk in de andere twee grote steden? Amsterdam faciliteert vooral, zegt een woordvoerder, die erop wijst dat de hoofdstad vooral ook 'internationaal talent' wil aantrekken. De hoofdstad is al aantrekkelijk voor hoogopgeleiden en wil dat zo houden. Door de dienstverlening te verbeteren, het aantal internationale scholen op peil te houden en het starten van een bedrijf en het verkrijgen van een verblijfsvergunning te vereenvoudigen.

Ook Utrecht maakt geen speciaal beleid om hoogopgeleiden aan te trekken, zegt een woordvoerder. "Meer dan de helft van de Utrechtse bevolking is hoogopgeleid. Maar we doen wel een en ander om de stad aantrekkelijk te houden. We investeren bijvoorbeeld in wonen, groen en een cultureel aanbod."

Noord tegen zuid

De twee steden in de Noordelijke Randstad verschillen nogal van Den Haag en Rotterdam, zegt Frank van Oort, hoogleraar stedelijke en regionale economie. De steden in de 'zuidvleugel' lopen achter op die in de 'noordvleugel'. "In het zuiden ontbreekt een basis aan werk voor hoogopgeleiden."

De werkgelegenheid in de twee Zuid-Hollandse steden is de afgelopen decennia fiks gekrompen. Tot de jaren tachtig floreerde de Rotterdamse haven en had de stad de hoogste werkgelegenheid van het land. Den Haag had traditioneel altijd de Rijksoverheid als royale werkgever. In die tijd kempte Amsterdam juist met verloedering, krakers en armoede.

Maar automatisering verdreef de Rotterdamse havenwerker van de kades en achtereenvolgende kabinetten voegden Haagse ministeries samen en bezuinigden op het ambtenarenapparaat. Amsterdam en Utrecht zijn beter toegerust op de arbeidsmarkt van deze tijd. Van Oort: "Die bieden veel werk in de creatieve- en financiële sector, dienstverlening en ict: sectoren die momenteel sterk groeien en bovendien moeilijker te vervangen zijn door robots."

De steden in de noordvleugel groeien daarom sneller dan die in het zuiden. Van Oort: "Je kunt de ontwikkeling van de steden zien als een vliegwiel. Als dat op gang is, gaat het steeds harder draaien." Omdat er meer hooggeschoold werk is in Amsterdam, gaan hoogopgeleiden daar eerder wonen dan in Den Haag. En omdat er meer hoogopgeleiden in Amsterdam wonen, vestigen bedrijven zich daar eerder dan in de Hofstad. Waar weer hoogopgeleiden op af komen. Zo versterkt het succes van de stad zichzelf en gaat het vliegwiel in Amsterdam alleen maar harder draaien.

Den Haag is niet te vergelijken met Amsterdam, erkent wethouder Klein. "Amsterdam is een grote magneet waar alles op afkomt. Rotterdam en Den Haag moeten veel meer nadenken hoe ze het vliegwiel op gang krijgen."

Vergeet het werk niet

Van Oort twijfelt of het de steden met de huidige plannen gaat lukken de achterstand op Amsterdam en Utrecht goed te maken. "Den Haag en Rotterdam bouwen aantrekkelijke woonomgevingen en hopen dat daaruit werk voortvloeit."

De binnensteden van Den Haag en Rotterdam zijn onmiskenbaar vooruit gegaan, zegt de hoogleraar, qua cultuur, restaurants en winkelbestand. "Het zijn consumentensteden. Maar ik denk dat het allemaal begint bij werk, niet bij wonen. Het zijn geen producer cities, waar hoogopgeleiden werk kunnen vinden. Als dat niet meer gebeurt, wonen er straks allemaal mensen in die torens aan de Maas die werken in Amsterdam." En dan schiet Rotterdam er nog weinig mee op.

De steden proberen hun economie ook grondiger te vernieuwen, zegt wethouder Klein, niet voor niets hebben ze Jeremy Rifkin in de arm genomen. "Ik heb de afgelopen jaren op heel veel zeepkisten in Scheveningen gestaan. De haven daar moet een economische motor worden."

Zo werden er al verschillende start-ups opgericht: van een zeevireter tot een dronemaker en een bedrijf dat metingen in de zee doet. En voor de binnenstad zoekt de wethouder bedrijven en organisaties die aansluiten bij Den Haag als 'stad van vrede en recht'. "We hebben in een eerder stadium al Europese organisaties als Europol en Eurojust binnengehaald. Nu zoeken we start-ups die kunnen helpen de wereld beter te maken."

Het is slim van Rotterdam en Den Haag om zich te ontwikkelen op gebieden waarin ze zich kunnen onderscheiden, zegt Van Oort. "Met hun havens hebben Rotterdam en Scheveningen unieke niches. De vraag is alleen of de regio ook de vaardigheden heeft om dat werk te doen. Voor de bedrijven is dat niet zo'n probleem. Die halen hun personeel desnoods uit Japan of China. Maar je haalt als stad je personeel graag uit de regio, daarmee krijg je het vliegwiel echt op gang: dat mensen die je zelf hebt opgeleid, ook de banen in je stad kunnen doen."

Wat dat betreft hebben Den Haag en Rotterdam wat in te halen: van de grote vier hebben ze de grootste armoede en de meeste werklozen. Wethouder Klein: "Wij hebben 45.000 werklozen. Daarom is toerisme ook zo belangrijk voor Den Haag. Dat betekent werk voor laagopgeleiden."

Beter samenwerken

Ondertussen beginnen Utrecht en met name Amsterdam ook de negatieve gevolgen van hun succes onder hoogopgeleiden te merken. Van Oort somt ze op: "Hoge huizenprijzen, drukte, veel toeristen. Die negatieve kanten kunnen zo groot worden dat mensen gaan kijken in een ander gebied, dat snel en eenvoudig te bereiken is. Voor de meeste hoogopgeleiden is een uurtje reizen geen probleem." Zelf is de hoogleraar, die zowel in Utrecht als in Rotterdam werkt, ook op zoek naar een woning in Rotterdam.

Om blijvend plaats te kunnen bieden aan alle nieuwkomers, zullen de steden moeten bijbouwen, zegt Van Oort. "Of je moet ze beter verbinden." Tien jaar geleden waren er plannen voor een 'Rondje Randstad': een supersnelle lightrailverbinding die om de zes minuten tussen de grote steden zou flitsen. "Internationaal gezien hebben we in Nederland nu een paar middelgrote steden. Wanneer je ze goed verbindt, kunnen ze gezamenlijk functioneren als één wereldstad. Dan kunnen de steden elkaar echt aanvullen en ontstaat er één arbeidsmarkt."

Dan moeten stadsbesturen wel kunnen toegeven dat een bedrijf uit een bepaalde sector misschien beter bij de ander past, zegt de econoom. "Als een ict-bedrijf naar Rotterdam komt, moet burgemeester Aboutaleb durven zeggen dat het misschien beter in Utrecht kan gaan kijken. Ik denk echter dat hij dat niet zal doen." Dat is een 'prisoners dilemma', zegt de hoogleraar: "Nederland gaat er op vooruit als de steden scherper kiezen en de bedrijven verdelen, maar als jij dat als stad als eerste doet, benadeel je jezelf."

Nee, het laatste dat Karsten Klein wil, is met zijn beleid 'vliegen afvangen' van de andere steden. "We moeten vooral onze eigen stad zo aantrekkelijk mogelijk maken." En dan heeft Den Haag veel in huis: "de ligging aan het strand, een hoogstedelijk en internationaal karakter en een lage ozb." Hoewel hij zich toch even wil afzetten tegen de hoofdstad. "In Amsterdam wordt het in toenemende mate wel een beetje druk. Hier kun je heel rustig wonen, terwijl er toch van alles gebeurt."

Den Haag en Rotterdam proberen zich zoveel mogelijk te schikken naar de wensen van hoogopgeleiden

'Wanneer je de Randstad goed verbindt, kunnen steden gezamenlijk functioneren als één wereldstad'

VIEW ORIGINAL PAGE: [pagina 2](#), [pagina 3](#)

14 November 2016

[◀ Previous](#) [Next ▶](#)