



Stedelijke verdichting en veiligheid

Koos van Dijken

Razia Ghauharali

Uitgave

Platform31
Den Haag, 19 juni 2019

Auteurs: Koos van Dijken en Razia Ghauharali

Redactie: Platform31

Platform31

Kennis- en netwerkorganisatie Platform31 ziet de trends in stad en regio. We verbinden beleid, praktijk en wetenschap rondom actuele vraagstukken en komen tot een aanpak waarmee bestuurders, beleidsmakers en uitvoerders direct aan de slag kunnen. De oplossingen houden we niet voor onszelf: iedereen profiteert mee van de resultaten.

Postbus 30833, 2500 GV Den Haag
www.platform31.nl

Hoewel grote zorgvuldigheid is betracht bij het samenstellen van dit rapport, aanvaarden Platform31 en de betrokkenen geen enkele aansprakelijkheid uit welke hoofde dan ook voor het gebruik van de in deze publicatie vermelde gegevens. Alles uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt mits de bron wordt vermeld.

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1 Voorwoord en inleiding	8
2 Aandachtspunten in stedelijke verdichting	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Algemeen	9
2.3 Bevolkingsontwikkeling	10
2.4 Gebouwde omgeving	15
2.5 Economie	19
2.6 Openbare ruimte	24
2.7 Verkeer en vervoer	26
3 Het bevorderen van veiligheid in onze verdichte steden	29
3.1 Inleiding	29
3.2 Algemeen	29
3.3 Stedenbouwkunde en architectonische inzichten	31
3.4 Bevorderen van de sociale cohesie	35
3.5 Inrichting van de publieke ruimte	37
3.6 Aandacht voor de lokale economie	40
4 Epiloog	43

Samenvatting

In de strategische agenda van het ministerie van Justitie en Veiligheid 'Samenwerken aan Recht en Veiligheid' zijn de veiligheidsopgaven opgenomen waarmee JenV en de steden de komende jaren worden geconfronteerd. Eén van de opgaven is veiligheid in relatie tot stedelijke verdichting, en wat dit betekent voor de inrichting van de openbare ruimte en wijkontwikkeling. Deze opgave bespreken het ministerie en de G4-steden op 21 juni 2019 tijdens de strategische conferentie 'Veiligheid in de toekomst van de steden'. Voorliggende beknopte trendstudie van Platform 31 levert bouwstenen voor de strategische conferentie, de strategische overleggen tussen het ministerie en de steden ná de conferentie en de update van de JenV-omgevingsverkenning.

Aandachtspunten in stedelijke verdichting

De bevolkingsontwikkeling, de kenmerken van de gebouwde omgeving, de behoefte aan woningen, de economische ontwikkeling, het belang, de rol en functie van de openbare ruimte en de trends in verkeer, vervoer en mobiliteit beïnvloeden op verschillende wijzen de stedelijke verdichting en veiligheid.

Naar verwachting neemt het aantal inwoners in Nederland met ruim 1 miljoen inwoners toe van 2017 tot 2040 (een toename van 6 procent). Toch is zelfs in de sterk groeiende Nederlandse steden de bevolkingsgroei niet meer dan één procent per jaar. Vanuit de bevolkingsprognoses is derhalve géén grote druk op de verstedelijking te verwachten. Wel treedt er een belangrijke verandering op in het type huishoudens; met een belangrijke toename van het aantal eenpersoonshuishoudens en het aantal oudere eenpersoonshuishoudens.

4

In de vorige eeuw werd vooral op functiescheiding en verdichting in de vorm van hoogbouw ingezet. Dit bleek echter verre van ideaal te zijn (met de Bijlmermeer als dramatisch voorbeeld in Nederland). Het inzicht groeit dat diversiteit in de verdichting, goede stedelijke weefsels, functiemenging en het elkaar kunnen ontmoeten allen bijdragen aan de publieke familiariteit, sociale cohesie en veiligheid van een stad.

Door de toename van de kleinschalige bedrijvigheid (midden- en kleinbedrijf, ZZP'ers, freelancers, start-ups) verandert ook de woon- en werkplek van ondernemers. Veel nieuwe bedrijven, nieuwe ondernemers en ZZP'ers beginnen aan huis en na vijf jaar runt nog ongeveer tweederde zijn of haar bedrijf vanuit huis. Hierdoor bieden woonwijken en buurten in toenemende mate een breed pallet van economische activiteiten: 45 procent van de stedelijke bedrijvigheid speelt zich reeds af in woonwijken. De kwaliteit van de openbare ruimte en de straat (autovrij of autoluw) bevordert dat mensen elkaar ontmoeten. Daar waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, ontstaat publieke familiariteit. Door vluchtige en toevallige ontmoetingen ontstaat er enige vertrouwdheid met de vreemden. Dit leidt tot meer objectieve en subjectieve veiligheid.

Het meest ingewikkelde aandachtspunt in de stedelijke verdichting is om de infrastructuur, dienstverlening en kwaliteit gelijke tred te laten houden met de verdichting. De financiële middelen zijn tot 2030 bestemd, de steden ontberen de investeringsmiddelen en de kwaliteit van beheer en onderhoud laat al te wensen over. Dit raakt met de toenemende verdichting en de veranderende verkeersstromen direct de verkeersveiligheid.

Het bevorderen van veiligheid in onze verdichte steden

Stedelijke verdichting en veiligheid zijn onlosmakelijk verbonden met de kwaliteit en kenmerken van stedenbouw, publieke ruimte, sociale cohesie en lokale economie. Op deze terreinen worden de handelingsperspectieven beschreven die zorgen voor leefbare, aantrekkelijke en veilige steden. Door deze vier perspectieven te verbinden met elkaar ontstaat 'integrale veiligheid' in de stad.

Om tot leefbare, aantrekkelijke en veilige wijken en steden te komen, is het van belang om diversiteit in de wijk na te streven (van functie, mensen en gebouwen), met aandacht voor de economie en bedrijvigheid. Ook het verantwoordelijkheidsgevoel van de bewoners aanspreken draagt bij aan leefbare en veilige wijken.



Hoogbouw wordt vaak ingezet als oplossing voor het verdichtingsvraagstuk. Een aantrekkelijke plint is bij hoogbouw van belang. Dit nodigt uit tot levendigheid en activiteiten rondom het gebouw en bevordert hiermee de veiligheid. De huurprijs van de plint is daarbij een belangrijk aandachtspunt. Hoogbouw is echter niet de enige oplossing, ook een combinatie van nieuwbouw (hoog- en laagbouw), herstructurering en transformatie van bestaande gebouwen, kan leiden tot meer dichtheid en bevordert tegelijkertijd de diversiteit in de gebouwde omgeving.

5

Voor het verbeteren van de sociale cohesie moet er ruimte zijn voor interactie tussen bewoners, door het creëren van voldoende ontmoetingsplekken, in de vorm van pleinen, parken en andere gedeelde voorzieningen (bibliotheek, zwembad, buurthuis, et cetera). Een andere manier om de sociale cohesie te versterken, is het betrekken van burgers bij het maken van beleid. Dit leidt tot meer betrokkenheid met elkaar en met de eigen omgeving. Ook het gebruik van sociale media biedt kansen om de onderlinge cohesie te vergroten.

De openbare ruimte is van vitaal belang in de stad en is een multifunctionele plek die tegelijkertijd meerdere belangen en doelen vervult. Een aantrekkelijke openbare ruimte nodigt uit om je daarin op te houden en leidt automatisch tot meer interactie. Naast door als stad er zelf voor te zorgen dat de openbare ruimte schoon, heel, veilig en aantrekkelijk is, is het een idee om bewoners mede verantwoordelijk te maken voor (delen van) de openbare ruimte. Bijvoorbeeld in de vorm van een gezamenlijk stadstuinje. Dit bevordert zowel de sociale cohesie als de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte. En draagt bij aan de klimaatdoelstellingen van de stad, o.a. door het tegengaan van de verstening van de stad en de hittestress.

De openbare ruimte komt wel steeds meer onder druk te staan door de groeiende bevolking, groeiende toerisme en de toenemende mobiliteit in de stad (woon-werkverkeer, recreatieverkeer, bezorgdiensten). Smart City technologieën kunnen hier een uitkomst bieden. Smart mobility bijvoorbeeld zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer, waardoor verkeersinfarcten in de stad tegengegaan worden. Ook crowdmanagement met behulp van Smart City technologieën kunnen de veiligheid en de leefbaarheid

van de openbare ruimte bevorderen. Een te ver doorgevoerde Smart City kan echter ook bedreigend zijn voor de leefbaarheid van de stad. Een goede balans tussen een goed georganiseerde stad en behoud van levendigheid van de stad is dan ook van belang bij het gebruiken van Smart City concepten.

De groei van de stad leidt tot een groei van de economie. Een florerende economie met een divers aanbod draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de stad. Met de groei van de economie, neemt de kans op economische criminaliteit echter toe. Verschillende vormen van economische criminaliteit zullen hun weerslag hebben op de stedelijke omgeving, zoals ondernemingen (vaak ook veel van dezelfde soorten ondernemingen in een wijk) die dekmantel zijn voor witwaspraktijken of drugslaboratoria in de woonwijk. Het opsporen en aanpakken van dit soort vormen van ondermijnende economische criminaliteit vraagt om een extra impuls. Ondermijnende criminaliteit is dan ook een aandachtspunt van zowel de landelijk als de lokale overheid.

Synthese

Het borgen van veiligheid, het bestrijden van criminaliteit en ondermijning, en het verminderen van overlast kan niet alleen door de justitiële en veiligheidsketen gerealiseerd worden. Voor het oplossen van deze aloude maatschappelijke opgave in een nieuwe context moeten rijk en steden – met behoud van ieders verantwoordelijkheden – de handen in elkaar slaan. Veiligheid in de stad staat daarbij niet op zichzelf maar heeft raakvlakken met vele andere (beleids-)terreinen. Veiligheidsbeleid en veiligheidsvraagstukken worden steeds meer gezien in relatie tot sociale en economische vraagstukken en vraagstukken in de fysieke omgeving van de stad. De stedelijke verdichting maakt deze samenhang alleen maar belangrijker.

- 6 De vraagstukken rond stedelijke verdichting en veiligheid zijn minder 'wicked' dan vaak wordt gedacht. Op veel terreinen (veilig ontwerpen en beheren van gebieden en gebouwen, het bevorderen dat stedelingen vertrouwd zijn met elkaar door toevallige ontmoetingen, het realiseren van kwaliteit in de publieke ruimte e.d.) weten wij wat er aan de hand is, wat we willen bereiken en hoe we het kunnen bereiken. Er lijkt eerder sprake van te zijn dat de stedelijke verdichting en veiligheid als een probleem wordt ervaren, omdat de professionals in het stedenbouwkundige, sociale, economische en veiligheidsdomein in de steden onvoldoende de handen ineen slaan en elkaars taal onvoldoende spreken. Bezien zal ook moeten worden of de landelijke randvoorwaarden voldoende behulpzaam zijn. De evaluatie van de Woningwet, de mogelijkheden van woningbouwcorporaties om aandacht te besteden aan leefbaarheidsvraagstukken, het eventueel herzien van de dominante beleidslijn in de extramuralisering, en de nieuwe Omgevingswet bieden in dat opzicht wellicht kansen.

Tot 2025 moeten zo'n 700.000 woningen, 75.000 nieuwe woningen per jaar, gebouwd worden. Deze opgave is vooral voor de G4-steden aanzienlijk. In Amsterdam 'kookt de woningmarkt over', in Rotterdam is het motto 'bouwen, bouwen en bouwen' en Den Haag wil binnenstedelijk in het Central Innovation District (CID) het aantal woningen verdubbelen. De hoge kwantitatieve doelstellingen zijn vooral nodig omdat in de crisis te weinig is gebouwd. De steden zijn bezig met een inhaaleffect om de tekortschietende bouw uit de crisisjaren in te halen. De bevolkings- en huishoudprognoses geven aan dat de groei en de trek naar de steden relatief bescheiden is. De structurele opgave is – met uitzondering van de verkeers-, vervoers- en mobiliteitsopgave – eerder kwalitatief dan kwantitatief. Met een kwalitatieve focus gaat het om organische gebiedsontwikkeling, fysieke acupunctuur, het stapsgewijs verbeteren en transformeren van de woningvoorraad, de woningvoorraad aanpassen aan de sterke groei van het aantal eenpersoonshuishoudens (splitsen, kleiner bouwen), het stapsgewijs verbeteren van de leefomgeving, functies mengen, de straten autovrij maken, trottoirs verbreden en de publieke familiariteit versterken.

Voor veel mensen staat verdichting gelijk aan hoogbouw. Veel historische voorbeelden, steden in het buitenland en enkele gebiedsontwikkelingen in Nederland laten zien dat dat niet hoeft. Er zijn stedelijke weefsels die zonder hoogbouw grote dichtheden realiseren. Het gaat om polycentrisch bouwen, leefbaarheid, het creëren van minicentra, en buurten met een functiemix van wonen, werken, uitgaan en parken. Het gevaar van hoogbouw is eerder dat de sociale scheidslijnen toenemen (rijk en soms crimineel in de grote woontorens) en dat de minder bedeelde stedelingen naar de rand van de stad verdreven worden. Dit komt de leefbaarheid, sociale cohesie en veiligheid niet ten goede.

De Smart City ontwikkelingen zijn niet perse de oplossing om stedelijke verdichting en veiligheid met elkaar te verbinden. Er zijn belangrijke publieke vragen die beantwoord moeten worden. Is de privacy en veiligheid van de datastromen gegarandeerd? Wie beschikt en beheert de data? Worden sociale scheidslijnen in de stad niet eerder vergroot dan verkleind? Hoe wordt de politiek-bestuurlijke controle in de Smart City vormgegeven?

De trendanalyse benadrukt dat de Smart City ontwikkeling niet de enige weg is om simultaan veiligheid en stedelijke verdichting te realiseren. Om de aantrekkelijkheid, leefbaarheid, sociale cohesie en veiligheid te verbeteren moeten vormen van 'goede' verdichting gekozen worden. Verdichting met een menging van functies, met spontane ontmoetingen, met begroetingen, met vreemden die vertrouwd zijn ten opzichte van elkaar en met meer menselijke 'ogen op straat'. Vele Smart City ontwikkelingen hebben het gevaar in zich dat zij eerder vervreemdend werken en achterdocht opwekken dan dat zij de sociale cohesie, leefbaarheid en veiligheid vergroten.

1 Voorwoord en inleiding

Doel trendanalyse

In december 2017 is de strategische agenda van het ministerie van Justitie en Veiligheid 'Samenwerken aan Recht en Veiligheid' gepubliceerd. Onderdeel van deze agenda is onder andere de vraag met welke veiligheidsopgaven JenV en de steden komende jaren worden geconfronteerd. En wat dit betekent voor de manier waarop de steden en JenV opgaven op het gebied het openbare orde en veiligheid samen kunnen oppakken.

Het ministerie en de G4-steden organiseren op 21 juni 2019 de strategische conferentie 'Veiligheid in de toekomst van de steden'. Tijdens deze conferentie zal het thema veiligheid in relatie tot stedelijke verdichting worden besproken én wat dit betekent voor de inrichting van de openbare ruimte en wijkontwikkeling. Voor de strategische conferentie, voor de strategische overleggen tussen het ministerie en de steden ná de conferentie, maar óók als bouwsteen voor een update van een JenV-omgevingsverkenning maakt Platform31 onderhavige beknopte trendanalyse.

Aanpak

Voor de trendanalyse borduurt Platform31 voort op de trendnotitie die drie jaar geleden is gemaakt ten behoeve van de eerste strategische conferentie van het departement en de (grote) steden.¹ Platform31 heeft voor de trendanalyse ook geprofiteerd van de trendstudie die twee jaar geleden is gemaakt voor de G40-steden² en de 27 maatwerkanalyses, -presentaties en -rapporten die sindsdien voor Nederlandse steden, gemeenten en regio's zijn gemaakt.

8 De beknopte trendanalyse *Stedelijke verdichting en veiligheid* kan niet volledig zijn en heeft ook niet de ambitie om volledig te zijn. Essayistisch worden thema's, aandachtspunten, overwegingen en handelingsperspectieven geschetst die in de strategische gesprekken tussen departement en steden verder uitgewerkt kunnen worden. Voor de efficiency van het strategische gesprek is royaal gebruik gemaakt van bronvermeldingen in de vorm van eindnoten. Dit maakt het voor de deelnemers aan het strategische gesprek makkelijk om eigen en andere inzichten toe te voegen aan het strategische overleg.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft enkele aandachtspunten in de stedelijke verdichting. De bevolkingsontwikkeling, de kenmerken van de gebouwde omgeving, de behoefte aan woningen, de economische ontwikkeling, het belang, de rol en functie van de openbare ruimte en de trends in verkeer, vervoer en mobiliteit worden beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op de handelingsperspectieven om de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de verdichtende stad te vergroten. Het beschrijft vier beleidsterreinen die in samenhang de veiligheid én de stedelijke verdichting kunnen vergroten. Ten eerste de stedenbouwkundige en architectonische inzichten. Ten tweede de wijze waarop de sociale cohesie bevorderd kan worden. Ten derde de inzichten rond de inrichting van de publieke ruimte. En ten vierde wat bekend is over het stimuleren van de lokale economie in relatie tot veiligheid.

¹ Koos van Dijken en Hilda Kooistra, *Trendnotitie V&J en steden*, Platform31, Den Haag, 2016.

² Koos van Dijken e.a., *Vergaand veranderen, slim verschillen, duurzaam verbinden. Stedelijke trends en opgaven voor 2018 e.v.*, Platform31, Den Haag, 2017.

2 Aandachtspunten in stedelijke verdichting

2.1 Inleiding

De bevolkingsontwikkeling, de ontwikkeling van het aantal huishoudens, de aard van de bebouwing, de economische ontwikkeling, de aard en functie van de openbare ruimte, kenmerken en trends in verkeer, vervoer en mobiliteit zijn belangrijke aspecten van en in de stedelijke verdichting. Op al deze terreinen zijn ontwikkelingen en trends te identificeren die van invloed zijn op de stedelijke verdichting én veiligheid. Dit hoofdstuk schetst dat de stedelijke verdichting in Nederland niet bijzonder hoog is en dat de stedelijke verdichting naar verwachting in de toekomst zich zeer geleidelijk verder zal ontwikkelen. Het is zelfs niet ondenkbaar dat over drie tot vier jaar de overspannen woningmarkt in de grote steden weer omslaat.¹ De trends, verwachte ontwikkelingen en nuanceringen vormen de basis voor de handelingsperspectieven in hoofdstuk 3 en dragen onderwerpen aan voor het strategische gesprek tussen het ministerie van Justitie en Veiligheid en de (grote) steden.

2.2 Algemeen

Sinds het begin van het nieuwe millennium neemt de bevolking van de grote steden sterk toe. In de steden daalt in de jaren zeventig en tachtig door de suburbanisatie de bevolking sterk. De steden van die jaren waren niet de aantrekkelijke hot spots zoals we die vandaag kennen, maar broeinesten van criminaliteit, drugshandel en drugsverslaving (vooral heroïne), verpaupering, verkeerschaos, een wegtrekkende middenklasse, leegstand en verwaarlozing. In de jaren tachtig namen onveiligheid en criminaliteit snel toe. Toen werd geschreven: “De criminaliteit in Nederland is in vijftientig jaar bijna vertienvoudigd. Deze stijging maakt het thema tot een der grootste problemen van de samenleving.” In bevolkingsenquêtes uit die jaren eindigde criminaliteit steevast in de top drie van maatschappelijke problematiek.² Aan de daling van de bevolking in de grote steden komt een einde door de stadvernieuwing in de jaren negentig en vanaf ongeveer 2000 groeit de stedelijke bevolking weer door de Vinex-operatie en de stedelijke verdichting. De groei van de stedelijke bevolking wordt economisch verklaard door de groei van de diensten- en kenniseconomie. In een dergelijke economie zijn interactie, een veelheid van toevallige ontmoetingen, de massa en dichtheid van consumenten, de aanwezigheid van hoog opgeleid personeel, bedrijven, onderwijsinstellingen, kennis, creativiteit en voorzieningen van belang. Dit maakt de grote steden en stedelijke regio's motoren van economische groei en verklaart mede de trek naar de stad.³

Een nog duidelijker voorbeeld van de sterke trek naar de stad en van “de triomf van de stad” zijn Londen en Berlijn. De groei van deze steden ligt vele malen hoger dan van de Nederlandse grote steden. In de afgelopen twee decennia is Londen jaarlijks met meer dan 100.000 inwoners per jaar gegroeid. In de afgelopen tien jaar is de Londense economie twee keer zo hard gegroeid als de bevolking van heel het Verenigd Koninkrijk. Terwijl in deze periode de bevolking in Londen met meer dan 50 procent harder groeit dan de Britse bevolking in zijn totaliteit. In Berlijn groeit de afgelopen vijf jaar de bevolking jaarlijks met 20.000 inwoners. Tegelijkertijd zijn in Londen de effecten van de groei zichtbaar die de kiem in zich draagt van een afnemende populariteit en voor een rem op de verstedelijking kunnen zorgen. De sterk stijgende grondprijzen (+ 300% in reële termen van 1993 tot 2008), sterk stijgende huizenprijzen (de mediane huizenprijs is verdrievoudigd in de afgelopen twintig jaar), dalende besteedbare inkomens van huurders door de hogere huurprijzen (-/ 30% tussen 2001 en 2011) en de toenemende moeilijkheden voor bedrijven om jong talent aan te trekken, kunnen gaan

zorgen voor een afnemende economische en sociale diversiteit. Juist deze diversiteit was en is de verklaring voor de sterke groei in de afgelopen tien tot twintig jaar.⁴

Ook het verleden houdt een waarschuwing in. Groei en krimp kunnen zich snel afwisselen. Bij welke vormen van verstedelijking en mate van dichtheid is er sprake van meer of minder veiligheid? Wat betekent de sterk veranderende bevolkingssamenstelling in de steden (een instroom van gemiddeld hogere inkomens, een sterke toename van de buitenlandse migratie en een sterke dubbele vergrijzing) voor de veiligheid? Kan met de toenemende verstedelijking en verdichting de problematiek van de jaren zeventig en tachtig in de grote steden terugkeren?

2.3 Bevolkingsontwikkeling

Groei en krimp in steden en regio's niet stabiel in de tijd

Van 1968 tot 1983 neemt de bevolking van de vier grote steden, en in bijvoorbeeld Schiedam, Hilversum en Haarlem, sterk af. Dit patroon wijzigt radicaal in de periode daarna. Vooral in de afgelopen tien jaar behoren de vier grote steden (en Amstelveen, Almere, Groningen, Amersfoort, Arnhem, Nijmegen en Eindhoven) tot de snelst groeiende steden in Nederland. Groei en krimp is derhalve niet stabiel in de tijd. Steden en regio's die in de jaren zeventig krompen, behoren nu tot de sterkste groeiers en omgekeerd. Het voorspellen van de verre toekomst op basis van het verleden, en de beschikbare bevolkingsprognoses, is lastig. De voorspelling van 2005 ging voor Amsterdam uit van 790.000 inwoners in 2018; een toename van circa 50.000 inwoners. Maar op 1 januari 2019 had Amsterdam al meer dan 863.000 inwoners; een toename van meer dan 100.000 inwoners. Waarschijnlijk sneuvelt in 2019 het oude record van precies 60 jaar geleden (1959) toen Amsterdam 872.000 inwoners had. Voor Almere werd daarentegen juist veel meer groei voorspeld dan er feitelijk plaatsvond. Voor Emmen werd in 2005 een verdere groei tot en met 2025 voorzien, maar Emmen blijkt vanaf 2009 juist te krimpen. Voor Eindhoven was in 2005 een lichte structurele bevolkingsdaling voorzien, terwijl er juist sprake is geweest van een sterke groei waarvan momenteel de verwachting is dat deze doorzet.⁵

10

Verdeelde triomf in de Nederlandse steden

Ondanks de scepsis over de betekenis van de bevolkingsramingen voor de planning van de stedelijke ontwikkeling zijn deze ramingen het enige houvast dat wij hebben om onze steden en regio's voor te bereiden op de toekomst. In tabel 2.1. zijn de meest recente nationale prognoses voor de G4 en de G40-steden op een rij gezet. De prognoses voor de G40-steden zijn samengevoegd naar de vier landsdelen: Noord-Nederland, Oost-Nederland, West-Nederland en Zuid-Nederland.

Tabel 2.1 Verwachte ontwikkeling van de bevolking in Nederland, de G4-steden en in de G40-steden naar landsdeel van 2017 tot 2040 in procenten

Steden	Bevolking	Jeugdigen 15 – 25 jaar	Beroepsbevolking 15 tot 75 jaar	80-plussers
G4-steden	20 %	13 %	10 %	121 %
G40-Noord	4 %	-/ 9 %	-/ 8 %	103 %
G40-Oost	10 %	-/ 6 %	-/ 2 %	131 %
G40-West	10 %	2 %	-/ 1 %	123 %
G40-Zuid	7 %	-/ 4 %	-/ 5 %	108 %
Nederland	6 %	-/ 6 %	-/ 6 %	114 %

Bron: CBS – Statline (prognose bevolking en huishoudens), bewerking Platform31. G4-steden: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht; G40-Noord (4 steden): Assen, Emmen, Groningen en Leeuwarden; G40-Oost (11): Almelo, Almere, Apeldoorn, Arnhem, Deventer, Ede, Enschede, Hengelo, Lelystad, Nijmegen en Zwolle; G40-West (14): Almeer, Alphen aan den Rijn, Amersfoort, Delft, Dordrecht, Gouda, Haarlem, Haarlemmermeer, Hilversum, Hoorn, Leiden, Schiedam, Zaanstad en Zoetermeer; G40-Zuid (11): Breda, Eindhoven, Heerlen, Helmond, 's-Hertogenbosch, Maastricht, Oss, Roosendaal, Sittard-Geleen, Tilburg en Venlo.

Naar verwachting neemt het aantal inwoners in Nederland met ruim 1 miljoen inwoners toe van 2017 tot 2040 (een toename van 6 procent). In de meeste G40-steden – en alle G4-steden – neemt de bevolking sterker toe dan de verwachte nationale groei van de bevolking. Toch zijn er in alle landsdelen steden waarvoor een lagere dan nationale bevolkingsgroei wordt verwacht (o.a. Apeldoorn, Deventer, Enschede, Alphen aan den Rijn, Dordrecht en Gouda). En er zijn G40-steden in alle landsdelen waarvoor zelfs een bevolkingsdaling wordt geprognosticeerd. In Noord-Nederland: Emmen, in Oost-Nederland: Almelo, Hengelo en Lelystad, in West-Nederland: Zoetermeer en in Zuid-Nederland: Heerlen, Oss, Sittard-Geleen en Venlo. Er is dus inderdaad sprake van ‘verdeelde triomf’ als het succes van de steden en de trek naar de steden wordt geanalyseerd.⁶ Er is slechts een zéér beperkt aantal steden waarvoor een bevolkingsgroei van meer dan 20 procent wordt verwacht in de komende twintig jaar: Utrecht (+ 27 procent), Almere (24 procent) Amsterdam (23 procent), Delft (22 procent) en Nijmegen (21 procent). Zelfs in deze sterk groeiende Nederlandse steden is de groei niet meer dan één procent per jaar. Vanuit de bevolkingsprognoses is derhalve over het algemeen geen grote druk op de verstedelijking te verwachten.

Belangrijke bijdrage van de buitenlandse migratie aan de stedelijke bevolkingsgroei

De drie determinanten voor de bevolkingsgroei zijn: de natuurlijke aanwas (levendgeborenen minus overledenen), het saldo van de buitenlandse migratie (immigratie minus emigratie) en het saldo van de binnenlandse migratie (vestigings uit andere gemeenten minus vertrekkers naar andere gemeenten). In de G4- en G40-steden is voor het verleden (de hele periode 2000 tot 2017) en in de prognoses (de hele periode 2015 tot 2040) zowel de natuurlijke aanwas als het saldo van de buitenlandse migratie positief.⁷ De binnenlandse migratie kan wel negatief zijn (-/-). Dit betekent dat de stad klaarblijkelijk onvoldoende aantrekkelijk is en/of een tekortschietend woningaanbod heeft. Voor het verleden is dit het geval voor Alkmaar, Almelo, Alphen aan den Rijn, Amsterdam, Delft, Heerlen, Den Haag, Deventer, Dordrecht, Gouda, Haarlem, Heerlen, Hengelo, Leiden, Oss, Maastricht, Roosendaal, Rotterdam, Schiedam, Sittard-Geleen en Venlo. Voor de G4-steden opgeteld is het saldo binnenlandse migratie ook negatief (-/-). Zowel voor het verleden (2000-2017) als naar verwachting voor de toekomst (2015-2040). In de prognoses voor de toekomst wordt een negatief binnenlands migratiesaldo geprognosticeerd voor Alkmaar, Almelo, Alphen aan den Rijn, Amsterdam, Delft, Den Haag, Deventer, Dordrecht, Eindhoven, Emmen, Enschede, Gouda, Groningen, Lelystad, Maastricht, Oss, Schiedam, Sittard-Geleen, Venlo, Zoetermeer (tabel 2.2).

11

Tabel 2.2 Determinanten bevolkingsontwikkeling 2000-2017 en prognose bevolkingsontwikkeling 2015-2040 in Nederland, de G4-steden en in de G40-steden naar landsdeel van 2017 tot 2040 in procenten

Steden	2000 - 2017			2015 – 2040		
	Natuurlijke aanwas	Saldo buitenlandse migratie	Saldo binnenlandse migratie	Natuurlijke aanwas	Saldo buitenlandse migratie	Saldo binnenlandse migratie
G4-steden	61 %	39 %	-/-	66 %	34 %	-/-
G40-Noord	37 %	32 %	31 %	80 %	20 %	-/-
G40-Oost	55 %	13 %	32 %	57 %	16 %	27 %
G40-West	70 %	23 %	8 %	54 %	34 %	12 %
G40-Zuid	44 %	40 %	15 %	26 %	74 %	-/-
Nederland	64 %	36 %	n.v.t.	47 %	53 %	n.v.t.

Bron: CBS – Statline (bevolkingsontwikkeling en prognose bevolkingsontwikkeling), bewerking Platform31. G4-steden: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht; G40-Noord (4 steden): Assen, Emmen, Groningen en Leeuwarden; G40-Oost (11): Almelo, Almere, Apeldoorn, Arnhem, Deventer, Ede, Enschede, Hengelo, Lelystad, Nijmegen en Zwolle; G40-West (14): Alkmaar, Alphen aan den Rijn, Amersfoort, Delft, Dordrecht, Gouda, Haarlem, Haarlemmermeer, Hilversum, Hoorn, Leiden, Schiedam, Zaanstad en Zoetermeer; G40-Zuid (11): Breda, Eindhoven, Heerlen, Helmond, 's-Hertogenbosch, Maastricht, Oss, Roosendaal, Sittard-Geleen, Tilburg en Venlo.

De determinanten van de bevolkingsontwikkeling zijn van belang omdat de veiligheidsaspecten die samenhangen met de buitenlandse migratie anders zijn dan die samenhangen met de natuurlijke aanwas en met de binnenlandse migratie. Weliswaar daalt het percentage geregistreerde verdachten van misdrijven vrij consistent onder *alle* herkomstgroepen. Toch blijft van de belangrijkste niet-Westerse herkomstgroepen (Antilliaans, Marokkaans, Surinaams, Turks en overig niet-Westers) het percentage geregisterde verdachten van misdrijven hoger dan van personen met een Nederlandse achtergrond. Het percentage personen met een Nederlandse achtergrond dat verdacht is van misdrijven is bovendien hoger naarmate de stedelijkheid van de buurt hoger is; bij mensen met een migratieachtergrond is dit patroon minder zichtbaar.⁸

Van 2000 tot 2017 is het saldo van de buitenlandse migratie in Nederland 454.000 personen. Vele immigranten trekken naar de steden. De G4-steden nemen 30 procent van dit saldo voor hun rekening en de G40-steden 24 procent. In de prognoses (2015 tot 2040) is het saldo van de buitenlandse migratie in Nederland 642.000 nieuwe inwoners. De G4-steden absorberen van dit saldo 30 procent en de G40-steden (vooral in het Zuiden en het Westen) 32 procent.

De Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid heeft de positie en kenmerken (arbeidsmarktsituatie, criminaliteit, vertrek, huisvesting e.d.) geanalyseerd van 33.000 in Nederland geregistreerde *asielmigranten* die tussen 1995 en 1999 een verblijfsvergunning kregen en minimaal tot 2011 in Nederland verbleven. Onder jonge alleenstaande mannen is de geregistreerde criminaliteit hoger dan bij de rest van de bevolking. Dit is ook het geval onder asielmigranten. Omdat personen met bepaalde kenmerken (jong, alleenstaand, man) oververtegenwoordigd zijn onder asielmigranten, scoren ze hoger in de politiestatistieken. Als gecorrigeerd wordt voor de specifieke kenmerken van asielmigranten (leeftijd, geslacht, alleenstaand, uitkeringsgerechtigd, huishoudinkomen, mate van stedelijkheid) dan zijn de asielmigranten *niet* vaker verdacht van een delict dan 'vergelijkbare' autochtone burgers.⁹ Als de sterke buitenlandse migratie naar de grote steden doorzet, kan dit – gemeten als verdacht van een misdrijf of als geregistreerde criminaliteit – een negatief effect hebben op de objectieve en gepercipieerde veiligheid. Daarbij zal de burger zijn veiligheidsbeleving waarschijnlijk slechts in beperkte mate laten beïnvloeden door het analytische feit dat de (asiel)migranten gecorrigeerd voor hun specifieke kenmerken ondervertegenwoordigd zijn in de criminaliteit. Mogelijkerwijs een groter probleem is dat door sommige (niet-Westerse) migrantengroepen de Westerse waarden, normen en rechtstatelijke principes niet omarmd worden, dat er een voedingsbodemp blijft voor radicalisering en dat een grote groep asielmigranten langdurig aangewezen blijft op maatschappelijke ondersteuning en bijstand.¹⁰

12

Vele inwoners verlaten de stad weer op enig moment

Er verhuizen uit de drie grote steden (Amsterdam, Den Haag en Rotterdam) meer inwoners naar gemeenten buiten de stad dan dat er inwoners vanuit andere gemeenten naar de grote stad verhuizen. Alleen in de G4-stad Utrecht verhuizen de afgelopen jaren en de komende jaren méér inwoners uit andere gemeenten naar Utrecht dan er Utrechtenaren verhuizen naar andere gemeenten. Het negatieve binnenlandse migratiesaldo kan worden verklaard door verhuizingen naar uitleglocaties (vooral van grote huishoudens).¹¹ Voor diverse G40-steden (o.a. Almere, Amersfoort, Arnhem, Breda, Haarlemmermeer, Helmond, Nijmegen, Zaanstad en Zwolle) ligt dat anders. Tegelijkertijd zijn er auteurs die aantonen dat het traditionele patroon van suburbanisatie (in de gezinsfase en als er jonge kinderen komen, zoeken gezinnen een grondgebonden eengezinswoning in de regiogemeenten) aan het afnemen is. Jongeren, hoger opgeleiden, kenniswerkers, creatievelingen, rijke gezinnen en *power couples* met twee (goede) inkomens hebben niet of veel minder een binding met de stadsregio dan in het verleden. Hun patroon van wonen, werken, ontmoeten en recreëren speelt zich af tussen het stadshart van de ene grote stad en het stadshart van de andere grote stad.¹² De grote stad is daarbij Amsterdam, Utrecht, Den Haag en Rotterdam en niet Nijmegen, Arnhem, 's-Hertogenbosch of

Eindhoven. De hoogleraar Demografie en Ruimte aan de Universiteit van Groningen Clara Mulder ziet als belangrijke ontwikkeling dat jongvolwassenen langer in de stad blijven, omdat zij later kinderen krijgen en door de uitstel van geboorten meer aan de stad zijn gehecht en daardoor meer het idee krijgen dat hun kind daar ook kan opgroeien. In de crisis was er bovendien, omdat hun huis onder water stond, of zij hun huis niet konden verkopen, tijdelijk een dip in de suburbanisatie naar de omringende gemeenten. De suburbanisatie is echter niet gestopt; uiteindelijk vertrekken nog steeds vele gezinnen met kinderen uit de stad, alleen later dan vroeger.¹³ Zef Hemel verwacht daarbij dat mensen als gezin tijdelijk de stad uittrekken, maar na een paar jaren gaan scheiden en als twee eenpersoonshuishoudens terugkeren naar de stad.¹⁴

Door de sterke stijging van de woningprijzen is het voor vele starters en huishoudens met een bescheiden inkomen – vooral in Amsterdam en in Utrecht – onbetaalbaar en onbereikbaar om een woning te bemachtigen in de stad. De centrale buurten worden in toenemende mate het domein van hoogopgeleiden en hogere inkomens. Lagere inkomens worden naar de goedkopere buurten aan de randen van de stad gedrukt en naar de voormalige groeikernen in de regio zoals Lelystad, Almere, Purmerend en Zaanstad.¹⁵ Naar verwachting komt aan deze ontwikkeling voorlopig nog geen einde.

Toename aantal jongeren

Onder jeugdigen van 12 tot 25 jaar is de delinquentie aanzienlijk hoger dan onder andere leeftijdsgroepen. Naar verwachting is er geen sterke toename van het aantal jeugdigen in de steden en hoeft voor een toename van de onveiligheid vanuit deze demografische trend niet gevreesd te worden. In het hele land en in vele steden neemt het aantal jeugdigen van 15 tot 25 jaar naar verwachting af. In het hele land neemt in de prognoses van 2017 tot 2040 het aantal jeugdigen van 15 tot 25 jaar af met 6 procent (tabel 2.1.). In Emmen naar verwachting zelfs met 28 procent. Deze demografische trend heeft een positief effect op de veiligheid. Daarnaast is ook de jeugdcriminaliteit in de afgelopen tien jaar fors afgenomen.¹⁶ En alhoewel de jeugdcriminaliteit in de afgelopen tien jaar fors is afgenomen, kan door een toename van het aantal jeugdigen in enkele grote steden de veiligheid onder druk komen te staan. In een beperkt aantal steden neemt het aantal jeugdigen de komende twintig jaar namelijk met meer dan tien procent toe. In Haarlem (+ 20 procent), in Den Haag (+ 17 procent), in Delft (+ 16 procent), in Amsterdam (+ 15 procent) en in Utrecht (+ 13 procent). In deze steden kan door de toename van het aantal jeugdigen de veiligheid – ondanks de daling van de jeugdcriminaliteit en de onzekerheid of deze daling verder doorzet – onder druk komen te staan.

13

Doordat jongeren en starters het steeds moeilijker hebben op de woningmarkt in enkele grote steden kan de toename van het aantal jongeren ook geremd worden. Dit is een beweging die bijvoorbeeld in Londen reeds zichtbaar is. Het aantal twintigers dat in Londen woont, wil of kan wonen neemt – tegen de lange termijn trend in – af.¹⁷

Sterke vergrijzing leidt tot nieuwe veiligheidsvraagstukken

In heel Nederland, en in alle steden, zal een aanzienlijke vergrijzing van de bevolking optreden. In heel Nederland neemt de komende ruim twintig jaar het aantal 80-plussers met 870.000 ouderen toe; met een toename van 114 procent een ruime verdubbeling (tabel 2.1). Steden met een zeer sterke vergrijzing en een sterke toename van het aantal 80-plussers in de prognose zijn: Almere en Lelystad (+267 procent), Amsterdam (+165 procent), Zoetermeer (+164 procent), Hoorn (+158 procent), Alphen aan den Rijn (+148 procent) en Utrecht (+147 procent). In sommige wijken in de steden zal de toename groter zijn dan de verwachte toename voor de hele stad. Een columnist riep recent het beeld op dat “krakende botten, piepende gewrichten, mompelende monden en heel veel schuivende voeten” de geluiden van de 21^{ste} eeuw zullen zijn.¹⁸ Dit zal zeker gaan gelden voor sommige steden en in vele wijken in het land. Dit maakt specifieke aspecten van sociale veiligheid, verkeersveiligheid, toegankelijkheid en veiligheid in de publieke ruimte een steeds belangrijker onderdeel van het stedelijk,

sociaal en veiligheidsbeleid. Zonder brede trottoirs kan bijvoorbeeld de grote toekomstige rollatorpopulatie onvoldoende gebruik maken van de stad en concertzalen zullen anders ingericht moeten worden om de grote groep slecht mobiele ouderen te kunnen blijven ontvangen.

Krimp van de beroepsbevolking zet de capaciteit van de veiligheidsketen onder druk

In de bevolkingsprognoses van het CBS/PBL neemt de potentiële beroepsbevolking in Nederland de komende twintig jaar met 725.000 personen af, een afname met 6 procent (tabel 2.1). Slechts enkele G4- en G40-steden krijgen hier *niet* mee te maken: Almere, Amsterdam, Delft, Den Haag, Haarlem, Haarlemmermeer, Leiden, Nijmegen, Rotterdam, Utrecht, Zaanstad en Zwolle. Wel moeten de steden waarvan de potentiële beroepsbevolking nog niet krimpt zich erop instellen dat bedrijven en organisaties in de omgeving (waar over het algemeen de toename geringer en de krimp sterker is) alles op alles zullen zetten om de inkomende pendel naar de stad te verkleinen en de uitgaande pendel vanuit de stad te vergroten. Aldus kan alsnog een tekort of groter tekort aan arbeidskrachten in de stad ontstaan.

De verwachte daling van de potentiële beroepsbevolking brengt het gevaar met zich mee dat voor de veiligheidsketen onvoldoende mensen beschikbaar zijn. De taken en activiteiten in de veiligheidsketen kunnen niet naar het buitenland verplaatst worden, niet of nauwelijks overgenomen worden door buitenlandse arbeidsmigranten en de mogelijkheden om taken te automatiseren zijn ook beperkt. Hooguit kan productiviteitswinst geboekt worden met steeds slimmere software en algoritmen. Verder kan nog een groot potentieel aan arbeidskrachten gemobiliseerd worden als Nederland minder een 'deeltijdparadijs' wordt en vooral vrouwen méér uren gaan werken. Dit potentieel kan de hele economie ten goede komen en ook de veiligheidsketen.¹⁹

14

Toenemende sociale scheidslijnen in de stad

In de grote steden is in toenemende mate sprake van fragmentatie, segmentatie en allerlei sociale scheidslijnen. De mate waarin de stedelingen beschikken over economisch, sociaal, cultureel en persoonskapitaal verschilt.²⁰ Daarnaast zijn de baanpolarisatie, de ruimtelijke uitsortering in de stad en het onderwijs mede debet aan de toenemende sociale scheidslijnen. Deze sociale scheidslijnen worden onder andere zichtbaar in de ongelijke verdeling over de wijken van het aantal uitkeringsgerechtigden, het gebruik van sociale voorzieningen, opleidingsniveaus, gezondheid en leefbaarheid. Deze sociale scheidslijnen worden een probleem als er sprake is van stapeling, ruimtelijke concentratie, onveiligheid, gezondheidsproblemen, onvermogen om mee te doen, sociale uitsluiting, lagere levensverwachting en een opeenstapeling van financiële problemen. Politiek-maatschappelijk worden de sociale scheidslijnen daarnaast een probleem als er sprake is van enerzijds *cans* en anderzijds *cannots*, of van enerzijds *Somewhere*-inwoners en anderzijds *Anywhere*-burgers.²¹

De informele sociale controle – zo belangrijk voor de veiligheid – is door de toegenomen welvaart, individualisering, ontzuiling, de verzorgingsstaat en veranderende waarden en normen minder geworden en aan deze ontwikkeling lijkt voorlopig nog geen einde gekomen.²² Daarmee parallel is de afgelopen decennia de verscheidenheid naar herkomst onder de Nederlandse bevolking sterk toegenomen. Waar voorheen grote groepen migranten uit een klein aantal landen kwamen, komen er tegenwoordig kleine groepen uit een groot aantal landen. Die grote verscheidenheid is een blijvend fenomeen en zet de sociale cohesie onder druk.²³ Recente studies laten zien dat de diversiteit onder de bevolking de sociale cohesie negatief beïnvloedt en daarmee eveneens de veiligheid.²⁴ Als er meer dan 10 procent niet-Westerse allochtonen binnen een straal van 200 meter woont, neemt de ontevredenheid met de bevolkingssamenstelling in de eigen woonomgeving toe. Als het aandeel niet-Westerse allochtonen 14 procent bedraagt, zijn bijvoorbeeld al twee keer zo veel mensen ontevreden met de bevolkingssamenstelling dan wanneer het aandeel 10 procent bedraagt. De 10 procentgrens lijkt een vrij scherpe drempelwaarde te zijn voor het – blijkbaar – acceptabele aandeel niet-Westerse

allochtonen in de buurt.²⁵ Een verdere verdichting in de stad zorgt waarschijnlijk voor een nog grotere diversiteit van de outgroep – d.i. de diversiteit onder de bevolking als de eigen herkomstgroep buiten beschouwing wordt gelaten – en daarmee komt de sociale cohesie en veiligheid verder onder druk te staan.

2.4 Gebouwde omgeving

Meer huishoudens en meer woningen nodig in de meeste steden

De mate waarin de gezinsverdunding doorgaat, heeft grote invloed op de verstedelijking. Ook de verwachte ontwikkeling van het soort huishoudens is van groot belang. Is de toename vooral in eenpersoonshuishoudens, dan zal het probleem van huiselijk geweld relatief minder worden. Bestaat de toename vooral uit oudere eenpersoonshuishoudens dan worden wonen, zorg, veiligheid en het tegengaan van eenzaamheid steeds belangrijker thema's.

Tabel 2.3 Verwachte ontwikkeling van de bevolking en van het aantal huishoudens in Nederland, de G4-steden en in de G40-steden naar landsdeel van 2017 tot 2040 in procenten

Steden	Bevolking	Alle huishoudens	Eenpersoonshuishoudens	Paarhuishoudens
G4-steden	20%	17%	17%	19%
G40-Noord	4%	5%	16%	-/ 8%
G40-Oost	10%	14%	25%	7%
G40-West	10%	13%	20%	9%
G40-Zuid	7%	9%	20%	-/ 1%
Nederland	6%	9%	20%	2%

Bron: CBS – Statline (prognose bevolking en huishoudens), bewerking Platform31. G4-steden: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht; G40-Noord (4 steden): Assen, Emmen, Groningen en Leeuwarden; G40-Oost (11): Almelo, Almere, Apeldoorn, Arnhem, Deventer, Ede, Enschede, Hengelo, Lelystad, Nijmegen en Zwolle; G40-West (14): Almere, Alphen aan den Rijn, Amersfoort, Delft, Dordrecht, Gouda, Haarlem, Haarlemmermeer, Hilversum, Hoorn, Leiden, Schiedam, Zaanstad en Zoetermeer; G40-Zuid (11): Breda, Eindhoven, Heerlen, Helmond, 's-Hertogenbosch, Maastricht, Oss, Roosendaal, Sittard-Geleen, Tilburg en Venlo.

15

In de meeste steden is door de verdergaande huishoudverdunding de verwachte groei van het aantal huishoudens groter dan de verwachte groei van het aantal inwoners (tabel 2.3). In heel Nederland neemt van 2017 tot 2040 naar verwachting het aantal huishoudens met 719.000 huishoudens toe (+ 9,2 procent) en het aantal inwoners met ruim 1 miljoen inwoners (+ 6,0 procent). Hierin is de verdergaande gezinsverdunding zichtbaar. De uitzondering op deze trend vormen (met aanzienlijke verschillen) de G4-steden. In de prognoses van de gemeente en de provincie Noord-Holland wordt voor Amsterdam bijvoorbeeld zelfs een gezinsverruiming verwacht en/of een toename van het aantal Friends-achtige woonvormen.²⁶ De groei van het aantal huishoudens vindt vooral plaats in het aantal eenpersoonshuishoudens. Binnen de groep alleenstaanden komt de toename bijna volledig voor rekening van ouderen. Deze groep ouderen neemt niet alleen sterk toe, maar bovendien worden de ouderen gemiddeld ouder. Dit heeft waarschijnlijk een daling van sommige vormen van criminaliteit tot gevolg (criminaliteit van ouderen is geringer dan van jongeren), kan leiden tot een toename van inbraken en cybercriminaliteit bij, en berovingen van ouderen, en de problematiek (en overlast) van onder andere dementerenden, verwarde personen, vereenzaamde personen en zorgmijders kan toenemen.

Geplande verstedelijking met een grote mate van functiescheiding

Sinds de jaren dertig van de vorige eeuw is vele decennia de leidende gedachte in de stedelijke ontwikkeling het scheiden van de functies van wonen, werken en recreëren geweest. Deze gedachte van de functionele stad, het Nieuwe Bouwen, en de Nieuwe Zakelijkheid wordt in het Nederlands ook

wel de CIAM-gedachte genoemd. Genoemd naar Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM); een groot internationaal platform dat in de eerste helft van de 20e eeuw een grote stempel heeft gedrukt op het architectuurdebat. Eén van de leidende stedenbouwkundige principes in de 20e eeuw, en vooral na WO II, was het ontmengen van functies. Nieuwe woonwijken moesten ver van smerige fabrieken worden gebouwd, anders dan in de tijden ervoor. Het snel toenemende (auto)verkeer werd gescheiden van het langzame verkeer, iets wat de verkeersveiligheid enorm ten goede is gekomen. Winkels verdwenen van de straathoek en kwamen terecht in aparte winkelcentra. En, wat later, kantoren langs de snelwegen. Na de oorlog werden wijken gepland volgens de 'wijkgedachte' in de 'gelede stad', met een keurige ordening van wijk- en buurtcentra. Niet langer de 'zinloze wanorde' van voor de oorlog. Deze ontwerpprincipes werden in de hele Westerse wereld gehanteerd.

Verschillende soorten verdichting met zeer verschillende effecten op leefbaarheid en veiligheid

De verstedelijking en verdichting in de vorm van hoogbouw bleek echter verre van optimaal. In de naoorlogse etagebouw en vooral in de hoogbouwflats – met de Bijlmermeer als een saillant voorbeeld – deden zich veel meer problemen met leefbaarheid, sociale cohesie en met veiligheid voor dan de CIAM-gedachte, het Nieuwe Bouwen en de Nieuwe Zakelijkheid voorspelden. Dat was opvallend, omdat in de jaren tachtig deze flats vaak pas tien of twintig jaar oud waren. Ze stonden er net. De massale bouw van hoogbouw in de jaren zestig en begin jaren zeventig beantwoordde blijkbaar niet aan de woonwensen van bewoners van die jaren.²⁷ Begin jaren zeventig vond in Nederland een tamelijke abrupte stop plaats van top down gestuurde stadsplanning naar bouwen met de menselijke maat. De hoogbouw golf (die slechts tien jaar heeft geduurd: 1965-1974) maakte begin jaren zeventig plaats voor woonerven, stadsvernieuwing en laagbouw (vooral eengezinswoningen).

16

De hoogleraar Rudy Uytenhaak heeft er op gewezen dat de afgelopen eeuw de gebouwde ruimte met een factor 24 vergroot is. Wij hebben driemaal zoveel inwoners gekregen. Die wonen met tweemaal zo weinig mensen in een woning, die in de loop van de eeuw twee keer zo groot is geworden. Dat betekent dat wij in het jaar 2000 twaalf maal zo veel gebouwde ruimte bewonen als in 1900 en die woningen staan dan ook nog eens op twee keer zoveel grond. En de toename van het ruimtebeslag is nog niet ten einde. Het aantal bewoners per woning neemt nog af en de omvang van de woning in de toekomst zou verder kunnen toenemen. Omdat de welvaarts-groei tot een groter ruimtebeslag per persoon leidt, worden woningen groter dan gemiddeld 75 m². Naar schatting zorgen de gezinsverdunding en de woningvergroting samen voor een verdubbeling van de ruimtebehoefte in 2040. In de Randstad is dan het grondoppervlakte vrijwel geheel bebouwd. Is deze vorm van verstedelijking en verdichting wenselijk?

Er zijn ook andere vormen van verdichting dan hoogbouw. Berlijn heeft nauwelijks hoogbouw maar de gemiddelde dichtheid ligt hoger dan in New York waar de hoogbouw domineert. Er is in vergelijkend perspectief nog zeer veel ruimte in bijvoorbeeld Amsterdam binnen de ring (laat staan in Almere, Lelystad, Apeldoorn, Ede en Eindhoven). Uitgaande van een woning van 100 m² (BVO) vergt het Venetiaanse weefsel een oppervlakte van 30 m², het Amsterdamse weefsel rond het Concertgebouw 50 m², Parijs binnen de périphérique 100 m², Oud-Zuid in Amsterdam 140 m², Amsterdam binnen de ring 200 m² en Amstelveen en Almere 1.400 m² (inclusief de ruimte voor tuinen, straten, groen, water etc.). Parijs is de meest dicht bebouwde stad van Europa, vanwege de consequent toegepaste Hausmann stijl met vijf tot zes verdiepingen. Of nog anders gezegd: Het gebied binnen de boulevard périphérique heeft ongeveer dezelfde oppervlakte als Amsterdam binnen de ringweg A10. Alleen telt Parijs drie keer zoveel inwoners zonder dat daar noemenswaardige hoogbouw voor nodig is.

Volgens deze andere vormen van stedelijk weefsel, met een hoge mate van dichtheid, wordt in het buitenland nog steeds gebouwd. In Nederland is dat eerder uitzondering dan regel. Volgens Rudy Uytenhaak heeft Nederland te maken met de wet van de remmende voorsprong. Door onze Woningwet van 1901 en de nadruk op sociale woningbouw hebben we in de twintigste eeuw een beperkt aantal

woningtypen – het rijtjeshuis, de portieketagewoning en de galerijflat – zo goed gemaakt dat ontwikkelaars en ontwerpers er steeds op terugvallen. Dat is zijns inziens fruikend voor de diversiteit van de stad en vooral de torenflats vergroten volgens architect Soeters de sociale scheidslijnen. Wij moeten, als een soort scheikundigen, die bekende woningtypes uit elkaar halen. Vervolgens kunnen we met die basiselementen nieuwe stedelijke weefsels maken. De samenhang in het bouwen is verloren gegaan en wij maken nu steden die dommer in elkaar zitten dan traditionele. Met deze historische inzichten zet Uytenga zich sinds zijn ontwerp voor de stadsvernieuwing van de Kinkerbuurt in Amsterdam (1973) in voor het behoud van de stad als aantrekkelijk woonklimaat. Telkens zoekend naar de hoogste dichtheid bij zo veel mogelijk woonkwaliteit. Want het grote comfort van stedelijk wonen, nabijheid, mag, zijns inziens, niet ten koste gaan van daglichttoetreding, privacy of sociale veiligheid.²⁸

Functiemenging en levendigheid op straat

De meest invloedrijke stadsplanner uit de twintigste eeuw Jane Jacobs wees er reeds bijna zestig jaar geleden op dat aantrekkelijke, leefbare, vitale, levende en veilige steden bereikt konden worden met een specifiek stedelijk weefsel, functiemenging en levendige straten. Jacobs maakte duidelijk dat de diversiteit van mensen, functies en gebouwen van belang is voor een gezonde economische ontwikkeling van de stad. Wat nu vanzelfsprekend is, was dat zestig jaar geleden niet. Wie nu verrukt is over de ontwikkeling van de Pijp in Amsterdam kan zich maar met moeite voorstellen dat de wijk veertig jaar geleden op de nominatie stond om gesloopt te worden. Jacobs ontleende haar inspiratie aan, en verzette zich tegen, de grootschalige sloopplannen om Green Village in New York op de schop te nemen. Deze grootschalige plannen en het ruim baan maken voor de auto waren toentertijd ook in Nederland populair. Het zou nog wel jaren duren voordat de tijdgeest zodanig was veranderd, dat de ideeën van Jacobs meer weerklank kregen. Een jaar of wat geleden werd Jacobs geëerd als de meest invloedrijke stadsplanner uit de twintigste eeuw. Wil een buurt divers, levendig en leefbaar zijn dan moet aan vier voorwaarden voldaan zijn: menging van primaire gebruiksfuncties, kleine bouwblokken, een mix van oude en nieuwe gebouwen en voldoende concentratie.²⁹ Een belangrijk onbedoeld gevolg van functiemenging kan zijn dat de overlast en de criminaliteit stijgt. Overlast vanwege jongeren rond coffeeshops, snackbars, shoarmazaken en beluizen. Toenemende criminaliteit omdat veel criminaliteit zich daar voordoet waar veel mensen zijn en dat is in naar functie gedifferentieerde gebieden.³⁰

17

Kwaliteit van de woon-, leef- en werkomgeving steeds belangrijker

Mensen en huishoudens kiezen in toenemende mate hun woonplaats op grond van de *quality of living* en kijken van daaruit welke banen bereikbaar zijn in de eigen stad of in de omgeving. In de literatuur wordt dat genoemd “werken volgt wonen” en dat zal naar verwachting alleen maar sterker worden. Als gevolg hiervan gaan gemeenten, steden en regio’s elkaar steeds sterker strategisch beconcurreren op de kwaliteit van hun woon- en leefomgevingen (méér variatie, voorzieningen, duurzaamheid, nabijheid van groen, natuur en water, “rood, groen en blauw” steeds beter met elkaar verbinden, cultuurhistorie).³¹ De hoge eisen die mensen stellen en kunnen stellen aan hun woon- en leefomgeving worden – mede vanwege de krimpende beroepsbevolking – naar verwachting niet minder. Een onderdeel hiervan zijn de stedelijke voorzieningen (scholen, ziekenhuizen, cultuur, hoogwaardige horeca en winkels en historische binnenstad). De Koreanen en Japanners zijn de ontwikkelingen in onze verdichte steden twintig jaar vooruit. Jongeren trekken daar massaal naar de grote stad en laten zich niet weerhouden door stijgende woningprijzen. Zij passen hun leefstijl aan, doen alles buitenhuis en laten de maaltijden verzorgen.³² Voor de sterk groeiende groep oudere ouderen moet ook het wonen en de zorg in de buurt goed geregeld gaan worden.

Verstedelijking in de vorm van gemengde wijken of wonen met gelijkgestemden (soort zoekt soort)

Er is een tendens om met gelijkgestemden te kunnen samenwonen. Gelijkgestemd qua etniciteit, levensfase (gezinnen die bij elkaar wonen en bijvoorbeeld een binnentuin delen), het delen van hobby’s (golven, paardrijden, watersport) of het hebben van een bepaalde overtuiging (zoals in duurzaam of

klimaatneutrale woonwijken of langs religieuze lijnen). Het inspelen op deze trend zien wij in afgesloten woondomeinen, privatisering van de openbare ruimte (Le Medi in Rotterdam, Haverleij in Den Bosch), in complexen met gezamenlijke voorzieningen (zwembad, sauna, fitnessclub, zorgcoöperaties), in collectief particulier opdrachtgeverschap, in thematisch samenwonen (waterwonen, retroarchitectuur, energieneutrale woningen, zelfbeheer, zorgcoöperaties) en in *communities* voor senioren.³³

In de meeste steden is een belangrijke doelstelling om te zorgen voor gemengde wijken. Na de oorlog werd gebouwd voor de arbeider, onderwijzer, politiemann en verpleegster. Zeer lang was 30 procent sociale woningbouw in de gebiedsontwikkeling het ideaal in Nederland. De gedachte was, en is vaak nog steeds, dat menging en differentiatie helpt om processen van segregatie tegen te gaan, leidt tot een sterker economisch draagvlak voor een wijk, in positieve zin bijdraagt aan leefbaarheid, veiligheid en het imago van een wijk, en wellicht leidt tot meer contacten tussen sociale klassen. Maar hoe dat te bereiken nu de nieuwe Woningwet de ontwikkelde rol van de corporatiesector sterk inperkt? En de stedelingen zich in toenemende mate van elkaar proberen te onderscheiden door middel van hun activiteiten, verschillen in leefstijl en consumptiegedrag.

Het beleidsideaal wordt in de grote stad maar zelden behaald. Mensen breiden over het algemeen hun netwerken niet uit met vrienden in de buurt. Echte vriendschap vraagt immers gelijkgezindheid, een zekere mate van homogeniteit en die is per definitie zeldzaam in een stedelijke zetting. In de praktijk is er meestal sprake van een 'begrensd menging' als gestuurd wordt op gemengde wijken. Een gemengde wijk bestaat dan uit een clusters van lage en hoge inkomensgroepen die in relatief homogene blokken of straten woonachtig zijn. Het zijn eilanden-van-gelijkgezinden in heterogene wijken. Dat geeft enerzijds houvast, terwijl bewoners toch ook 'anderen' tegekomen. Tussen deze groepen zullen vooral vluchtige contacten bestaan en geen hechte sociale bindingen. Toch kunnen deze vluchtige contacten betekenisvol zijn door het verwerven van vaardigheden voor op straat, school en werk (taalbeheersing), het zich eigen maken van geaccepteerde omgangscodes, en voor enige vertrouwdheid ten opzichte van elkaar.³⁴

18

In toenemende mate menging van functies

De woning is in toenemende mate de plek om te werken, te recreëren of om zorg te ontvangen. Deze toenemende menging van functies maakt dat woning en woonomgeving meer dan vroeger als een twee-eenheid worden gezien en dat allerlei nieuwe vormen van dienstverlening de woning en/of de woonomgeving binnenkomen. In de stedelijke weefsels zonder hoogbouw met een hoge mate van dichtheid en in de visie van Jane Jacobs is dat zichtbaar. Bij de functiemenging en nieuwe vormen van dienstverlening kan gedacht worden aan zorgdiensten, gemaksdiensten en recreatieve mogelijkheden. Door functiemenging mogelijk te maken kan op deze ontwikkeling ingespeeld worden.³⁵ Daarbij wordt bij een toename van de verdienstelijking van het wonen het verschil tussen koop en huur ook minder relevant dan het in het verleden en tot nu toe het geval is.

Grote verschillen in sociale cohesie en leefbaarheid in de steden

Er zijn grote verschillen in sociale cohesie en leefbaarheid tussen de G4 en de G40-steden (tabel 2.4).³⁶ De scores van de G4-steden spreken voor zich; waarbij opvalt dat Utrecht gunstig afsteekt tegenover de andere G4-steden. De grootste verscheidenheid doet zich voor tussen de G40-steden. Op 'sociale samenhang' is de slechtst scorende G40-stad: Almere (-/-10,9 in afwijking van het landelijk gemiddelde) en de best scorende G40-gemeente Groningen (+3,8). Op 'publieke ruimte' scoort Schiedam het slechts (-/-9,6) en Apeldoorn het hoogst (+6,5). Op 'veiligheid' scoort van de G40-steden Maastricht het zwakst (-/-13,6) en Ede het best (+6,3).

Figuur 2.4 Scores in afwijking van het landelijk gemiddelde op sociale samenhang, publieke ruimte en op veiligheid in 2016

Steden	Sociale samenhang	Publieke ruimte	Veiligheid
Amsterdam	-10,8	-16,1	-20,3
's-Gravenhage	-15,5	-9,6	-14,9
Rotterdam	-12,8	-11,5	-17,8
Utrecht	-2,2	-6,4	-12,3
G40-steden: gemiddeld	0,1	0,2	-3,3
G40-steden: minimum	-10,9	-9,6	-13,6
G40-steden: maximum	3,8	6,5	6,3

Bron: *waarstaatjegemeente.nl* – sociale omgeving; berekening G40 gemiddelde, minimum en maximum door Platform31.

2.5 Economie

Wijzigende economische structuur

De structuur van de economie wijzigt omdat bepaalde sectoren groeien en andere sectoren krimpen. Groei wordt verwacht in de persoonlijke dienstverlening, cultuur, recreatie, toerisme, horeca, ambacht, kleinschalige industrie en nieuwe vorm van zorg. Terwijl de transformatie naar een duurzame economie en samenleving voor vele nieuwe vormen van bedrijvigheid kan zorgen. Sectoren die naar verwachting relatief in betekenis afnemen zijn de overheid, de financiële dienstverlening en de detailhandel.

Opvallend is dat in slechts enkele steden (Sittard-Geleen, Hengelo, Deventer, Enschede, Haarlemmermeer, Leiden, Alphen aan den Rijn en Almelo) de afgelopen tien jaar sprake is van een stuwende werkgelegenheidsontwikkeling; te weten een werkgelegenheidsontwikkeling die niet veroorzaakt wordt door de bevolkingsgroei. In het leeuwendeel van de steden (inclusief Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven Utrecht en Den Haag) is er geen werkgelegenheidsgroei vanwege stuwende werkgelegenheid of neemt zelfs af.³⁷

19

Ontwikkeling van de ruil- en deeleconomie

De ontwikkeling van internet zorgt voor de opleving van de ruil- en deeleconomie. Dit is een fundamentele, en deels, disruptieve ontwikkeling waarbij 'gebruik' belangrijker is dan 'bezit'. Over het algemeen zijn er positieve economische en ecologische effecten (zeker als het het delen van auto's betreft). Er kan echter ook sprake zijn van oneerlijke concurrentie, 'Platform-Kapitalismus', overlast, stijgende huizenprijzen, toenemende sociale ongelijkheid, en sociale en technologische discriminatie.

Veranderende plekken van bedrijvigheid

Door de toename van de kleinschalige bedrijvigheid (midden- en kleinbedrijf, ZZP'ers, freelancers, start-ups) verandert ook de woon- en werkplek van ondernemers. Veel nieuwe bedrijven, nieuwe ondernemers en ZZP'ers zijn actief in ICT en zakelijke dienstverlening. Van deze ondernemers begint bijna negentig procent aan huis en ongeveer tweederde runt zelfs na vijf jaar nog zijn of haar bedrijf vanuit huis. Hierdoor bieden woonwijken en buurten in toenemende mate een breed pallet van economische activiteiten: 45 procent van de stedelijke bedrijvigheid speelt zich reeds af in woonwijken.³⁸ 'Schoon, heel, veilig en rechtszekerheid' is daarbij een basisvoorwaarde waaraan voldaan moet zijn wil de (lokale) economie en (wit) ondernemerschap zich ontwikkelen. Een neveneffect van de bedrijvigheid in wijken en buurten is de toename van thuis geproduceerde witte, grijze, zwarte en criminele goederen en diensten (zakelijke dienstverlening, webwinkels, 'diep/dark web', kappers, massagesalons, prostitutie, 3D-geprinte kunststofpistools, wietproductie, et cetera).

Door de schaalverkleining in het bedrijfsleven, digitalisering en verduurzaming is er een toenemende behoefte aan meer gemengde multifunctionele gebieden: centrumgebieden, gemengde woon-werklocaties, knooppuntlocaties en *third places* als koffiegelegenheden en dergelijke. ZZP'ers en kleine bedrijven werken steeds vaker thuis, in koffiezaken of op andere ontmoetingsplekken. Door de toenemende behoefte aan samenwerking en kennisdeling winnen werkplekken die goed met het openbaar vervoer te bereiken zijn aan populariteit. De werkgelegenheid in de MRA bevindt zich reeds grotendeels op informele werkmilieus. Ook in Amsterdam is de grootste groei niet langer op monofunctionele en op functiescheiding gerichte bedrijventerreinen of kantoorlocaties maar in het centrum en in een aantal woonwijken.³⁹

Aantrekkingskracht van binnensteden

De aantrekkingskracht van de stad wordt in belangrijke mate verklaard door de voorzieningen, de consumptiemogelijkheden (luxewinkels, beleving, cultuur, uitgangsmogelijkheden, horeca, goede restaurants) en de goede kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Vooral de 'horecaïsering' in de grote steden valt op. Zo serveren in Utrecht ruim 1.100 zaken hun kop koffie, broodjes, biologische salades, biefstukken of een zak patat aan dorstige dan wel hongerige Utrechters en aan een groeiend aantal toeristen. Uitgaande van de trends en ontwikkelingen is de prognose van de gemeente dat tot 2021 nog zo'n 140 tot 180 exploitatievergunningen zullen worden afgegeven. Door 'blurring' mogelijk te maken, wordt deze ontwikkeling verder bevorderd. In de grote steden lijkt het langzamerhand alsof de helft van de bevolking eet en drinkt wat de andere helft klaar maakt.⁴⁰ De 'horecaïsering' leidt ook tot een explosieve groei van de maaltijdbezorging in de steden (in 2018 zijn 140 miljoen maaltijden bezorgd) en een groot aantal verkeersongelukken veroorzaakt door rondscheurende jonge maaltijdbezorgers op scooters.⁴¹

- 20 De consumenten aantrekkelijkheid van de (binnen)stad wordt vergroot door de vergrijzing. Hoewel het inkomensniveau van gepensioneerden over het algemeen lager ligt dan dat van werkenden hebben de gepensioneerden een veel hogere consumptiequote (± 120 procent) dan de groep inwoners tussen de 35 en 50 jaar (± 80 procent). De hogere consumptiequote heeft een groter effect dan de gemiddeld lagere inkomens, zodat het aandeel van de consumptie in het bruto binnenlands product naar verwachting zal toenemen. De (binnen)stad gaat hier van profiteren. In Japan, één van de meest vergrijzde landen ter wereld, heeft een dergelijke ontwikkeling de afgelopen decennia reeds plaatsgevonden. Hier is, vanwege de vergrijzing en de afname van de potentiële beroepsbevolking, óók zichtbaar dat het arbeidsintensieve hoge serviceniveau niet volgehouden kan worden en dat iedere werkzoekende uit 1,6 baan kan kiezen.⁴² Dit kan een voorafschaduwing zijn van ontwikkelingen waarop ook de Nederlandse regio's, steden en gemeenten zich moeten instellen.

De kwetsbaarheid van de economie voor cybercriminaliteit

De Nederlandse samenleving digitaliseert in hoog tempo.⁴³ Nederland behoort tot een van de meest gedigitaliseerde landen ter wereld. Bijna iedereen heeft een computer en meer dan 90 procent van alle huishoudens en bedrijven maakt gebruik van het internet. Digitalisering dringt door tot elk aspect van het leven. Voorbeelden hiervan zijn de alarmsystemen in woningen en gebouwen, het toenemend gebruik van internetbankieren, webwinkels, wearables of streamingdiensten als Spotify of Netflix.

Maar ICT is tegelijkertijd inherent onveilig. Alles waar ICT in zit, valt in beginsel te hacken. De kwetsbaarheden komen vaak pas aan het licht als kwaadwillende partijen er misbruik van maken. Aanvallen op digitale systemen van organisaties en privépersonen nemen wereldwijd snel toe. Vier van de vijf Nederlandse bedrijven en instellingen zeggen in de afgelopen twee jaar te maken te hebben gehad met financieel-economische criminaliteit, waaronder cybercriminaliteit. Per incident bedraagt de schade (inclusief alle kosten van opsporing tot aan afwikkeling) gemiddeld 400 duizend euro. Hieronder vallen fraude, bedrijfspionage en hacken. Van alle financieel-economische criminaliteit is nu 60

procent cybercriminaliteit. In 2017 ging het nog om een derde van de gevallen. Volgens PwC passen de cijfers bij de trend dat hacks door criminele organisaties en staatsgesteunde hackers steeds vaker voorkomen. De water- en energiesector heeft het meest last van cybercriminaliteit, maar ook de industrie en bouwnijverheid hebben er grote last van.⁴⁴ Cybercriminaliteit kan de energievoorziening, verkeersregelsystemen, de uitgifte van paspoorten, het verstrekken van uitkeringen of de verkiezingen ontregelen, en het economisch leven aantasten.

Illegale activiteiten die de lokale legale economie belemmeren en de leefomgeving bedreigen

Alle gemeenten in Nederland hebben te maken met criminele activiteiten. Denk aan hennepsteelt in woningen of in het agrarisch buitengebied, een massageshop als dekmantel voor illegale prostitutie, een crystal meth “laboratorium” in een woning of investeringen in vastgoed om geld wit te wassen. Het zijn delicten waarbij de integriteit van de samenleving in het geding is en waarbij de directe leefomgeving van inwoners wordt bedreigd. De veiligheid en het woon- en leefklimaat in wijken en buurten verslechteren door overlast en verloedering die criminele activiteiten met zich meebrengen. Illegaal ondernemerschap veroorzaakt concurrentievervalsing en kan leiden tot verschraling van het winkelaanbod door hoge concentraties van bepaalde activiteiten (toko's, belhuizen, koffiehuisen, kapperszaken e.d.). Verder lappen criminelen regels, wetten en beleid aan hun laars en ondermijnen het lokale gezag.

Er zijn voor de georganiseerde criminaliteit drie randvoorwaarden nodig om te kunnen floreren: de aanwezigheid van potentiële daders, de aanwezigheid van geschikte doelwitten en onvoldoende toezicht. Voor haar activiteiten is de georganiseerde misdaad aangewezen op lokale infrastructuur en faciliteiten. Het uitvoeren van illegale activiteiten is vrijwel onmogelijk zonder gebruik te maken van legale diensten (distributie, financiële handelingen, vergunningen en huisvesting). Daarnaast zijn de misdaadgroeperingen altijd op zoek naar manieren om crimineel vermogen wit te wassen, bijvoorbeeld door te investeren in vastgoed. Bij de aankoop van vastgoed maakt een crimineel onder meer gebruik van diensten van een notaris, advocaat, taxateur en bank. Op de punten waar de onderwereld in contact treedt met de bovenwereld, grijpt de bestuurlijke aanpak in. Lokale overheden hebben een belangrijke taak bij de bestuurlijke aanpak van georganiseerde criminaliteit. Het is de gemeente die de regie voert, bestuursrechtelijke instrumenten inzet, alle betrokken partijen samenbrengt en met deze samenwerkingspartners de noodzakelijke maatregelen vorm geeft. Daarbij leert de ervaring dat het combineren van fiscale en bestuurlijke middelen met strafrechtelijke opsporing en vervolging de meest optimale wijze is om de georganiseerde criminaliteit te bestrijden.⁴⁵

21

Economische criminaliteit

Fraude en milieucriminaliteit worden (nog) niet of nauwelijks geregistreerd door de politie. Er is ook slechts summiere informatie over de slachtofferloze delicten als verkoopfraude, heling, (belasting)fraude, faillissementsfraude, uitkeringsfraude, zorgfraude, illegale seks- en gokpraktijken, omkoping en vormen van corruptie. Nederland is vanwege de gelegenheidsstructuur (geografisch, internationalisering, bevolkingsdichtheid, open economie, haven, spoorlijnen, open grenzen, vliegvelden) en de tekortschietende researchcapaciteit en -vaardigheden een goede vestigingsplaats voor illegale markten en een doorvoerland voor illegale activiteiten.

Jaarlijks gaat er naar schatting 30 tot 40 miljard euro om in het criminele circuit. Veel criminelen bezitten naast hun criminele activiteiten één of meerdere legale bedrijven, zowel op eigen naam als op naam van anderen (kledingwinkel, horeca, kringloopwinkel, schoonheidssalon, shisha lounge). In veel gevallen zijn deze ondernemingen bedoeld om zowel crimineel geld te investeren als om crimineel geld wit te wassen. De bedrijven die als dekmantel dienen worden veelal gerund door personen uit de eigen kring zonder strafblad. Samenwerking geschiedt op basis van vertrouwen, maar als het vertrouwen wordt geschonden, zal een vergelding plaatsvinden. In andere gevallen kan er sprake zijn van een

legaal bedrijf waarnaast criminele activiteiten worden ontplooid, die het voortbestaan van het legale bedrijf in gevaar brengen. Er lijkt in Nederland geen gebrek aan financiële experts die in de bovenwereld actief zijn en bereid zijn om witwasconstructies op te zetten. Allerlei advocaten, notarissen en bestuurders uit de bovenwereld bedienen deze onderwereld en nog meer (vaak kwetsbare) mensen lopen mee. Zij pikken – vaak naast een uitkering – een graantje mee, verrichten hand- en spandiensten en kijken weg.⁴⁶

Bij een zeer scheve criminele inkomensverdeling (velen schuiven weinig en weinigen schuiven veel) kan het zijn dat een groot deel van de contante inkomsten uit criminaliteit, simpelweg in de reguliere economie ‘verdamp’t, omdat het met name wordt besteed aan dagelijkse levensbehoeften, luxe consumptie, vakantie en uitgaan. Niet alleen de omvang van de criminele economie, maar ook de inkomensverdeling is bepalend voor de wijze waarop de reguliere economie wordt aangetast. Wat verder opvalt is dat het buitenland voor het witwassen zo dichtbij is. Het lijkt makkelijk om grote sommen geld naar het buitenland te verplaatsen. De huidige generatie criminele grootverdieners lijkt zich (veel) in het buitenland op te houden. Maar ook criminelen uit de midden-categorie hebben zoveel geld dat zij bezittingen in het buitenland (willen) opbouwen.

Dit alles zou mogelijk kunnen verklaren waarom er zo’n groot gat bestaat tussen de (vermeende) omvang van de criminele economie in Nederland en de vermogens die in opsporingsonderzoeken daadwerkelijk worden aangetroffen (en dus in theorie zouden kunnen worden afgenomen). Een andere verklaring is dat de opsporing makkelijker zicht krijgt op kleinverdieners dan grootverdieners. Hetzelfde geldt voor criminelen die vooral op Nederlands grondgebied actief zijn en criminelen die vooral in het buitenland verblijven en besteden.⁴⁷

Tabel 2.5 Aantal geregistreerde misdaden in Nederland in 2014 en ontwikkeling van 2004 tot 2014

22

Soort misdaad	Aantal	Ontwikkeling 2004 - 2014
Diefstal	597.210	↓
Inbraak	254.330	↓
Fraude	101.011	↑
Geweld	58.300	↓
Drugs	15.742	→
Beroving	10.320	↓
Moord	123	↓

Bron: Brigitte Unger e.a., *Aard en omvang van criminele bestedingen*, Universiteit Utrecht/Ecorys/Vrije Universiteit Amsterdam, Utrecht/Rotterdam, 1 oktober 2018, blz. 8.

De gemiddelde witwasbehoefte is per geregistreerde misdaad het hoogst voor drugs (€ 180.000), gevolgd door fraude (€ 90.000). Voor de overige misdaadcategorieën is de witwasbehoefte per misdaad vele malen geringer. Drugs en fraude (o.a. fiscale fraude, beleggingsfraude, acquisitiefraude) zijn samen verantwoordelijk voor meer dan 90 procent van de witwasbehoefte. Nederland staat als 66ste land qua inwoners op de 14-de plaats in de wereld naar omvang van de witwasbehoefte. Van Nederland wordt verondersteld dat het vanwege de hoge welvaart, de goed ontwikkelde financiële markten, lage corruptie (corruptie kosten de witwasser geld) en de stabiele economie de 8-ste plek in de wereld inneemt qua aantrekkelijkheid voor witwassers.⁴⁸

De ruwe raming is dat de hennepeteelt, laboratoria voor synthetische drugs, cocaïnehandel, illegaal gokken, illegale prostitutie en dergelijke in 2014 een economie vormt van ongeveer 16 miljard euro (2½ procent van het BBP) die moet worden witgewassen.⁴⁹ De omvang van witwassen in Nederland wordt in 2014 geschat op 16 miljard euro. De 16 miljard euro witwasbehoefte lijkt laag als naar de productiewaarde gekeken wordt van de Nederlandse criminele productie aan xtc en amfetamine van

€ 18,9 miljard. De omzet van speed- en xtc-handel is inmiddels hoger dan die van Albert Heijn. Er zijn daarbij geen aanwijzingen dat de witwasbehoefte in zijn totaal de afgelopen tien jaar is toegenomen. Wel stijgt binnen het totaal de witwasbehoefte gerelateerd aan fraude. De totale witwasbehoefte van € 16 miljard bestaat uit binnenlandse crimineel verkregen geld dat in Nederland wordt witgewassen (6,9 miljard euro) en de instroom van witwasgeld uit andere landen (9,1 miljard euro). Het meeste witwasgeld in Nederland heeft een internationaal karakter en daarmee problematisch voor de opsporing of het gemeentelijk bestuurlijke optreden.⁵⁰

De verschijningsvormen van criminele exploitatie van vastgoed

Veel crimineel verdiend vermogen komt terecht in de vastgoedsector. Het is dé sector waarin de illegale en legale economie samenkomen. Het feit dat vastgoed waardeverloopt is en dat er weinig toezicht wordt gehouden op deze sector maakt het voor malafide activiteiten zeer geschikt. Bij de malafide activiteiten in panden zijn de volgende verschijningsvormen te onderscheiden. De eerste vorm is onrechtmatige bewoning, waarbij sprake is van illegale (door)verhuur aan legaal of illegaal in ons land verblijvende personen. De tweede vorm bestaat uit onregelmatigheden rond de verhuur van particuliere woningen, waarbij de traditionele huisjesmelker zijn of haar huurders uitbuit. De derde vorm is onrechtmatig gebruik. Binnen deze vorm wordt de woning voor andere doeleinden gebruikt dan reguliere huisvesting. Dit kan uiteenlopen van illegale pensions tot het gebruik van de woning als dekmantel voor criminele activiteiten zoals wietplantages, mensenhandel, witwaspraktijken en illegale prostitutie. Als vierde vorm opereren in de grote steden, waar de woningnood hoog is, veel illegale woning- en kamerbemiddelingsbureaus en hotels. Illegale hotels worden gebruikt om illegalen onder te brengen of om geld wit te wassen.⁵¹

Vastgoed aantrekkelijke belegging voor crimineel geld

Daarbij is de woning in de grote stad in toenemende mate een investeringsobject. Door de lage rente en de overvloedige aanwezigheid van privaat – en soms crimineel – geld heeft een ‘muur van geld’ zich op vastgoed gestort. In de vier grote steden gaat het inmiddels om ruim 20 procent van alle woningen die gekocht worden om te verhuren.⁵² Sommige deskundigen zijn bang dat in de Nederlandse grote steden – vooral Amsterdam – de duurste wijken worden opgekocht en dat er op termijn, net zoals in Londen, nog nauwelijks wordt gewoond.

23

Dat ook crimineel geld zich op het vastgoed stort, blijkt ook uit de studie *Aard en omvang van criminele bestedingen* gemaakt voor het WODC. Voor criminelen is onroerend goed voor eigen bewoning een belangrijke bestedingscategorie voor het crimineel verkregen geld. De investeringen in vastgoed betreft echter niet alleen Nederlands vastgoed, maar ook buitenlands vastgoed. Onroerend goed beleggingen (land, woningen, hotels) buiten Nederland zijn vaak een bestemming van crimineel verkregen geld. Motieven voor de buitenlandse onroerend goed investeringen zijn het ter plaatse kunnen genieten van de oude dag en investeringen in hotels als bron van legale inkomsten. Bezit van onroerend goed wordt ook gebruikt om legaal met illegaal te vermengen.

Het internationale netwerk van ondergrondse bankiers (hawala) is daarbij dé methode om op eenvoudige en veilige wijze grote sommen geld naar het buitenland te verplaatsen. Daarnaast worden een serie van kleine bedragen (smurfen) door verschillende personen (vrienden en familie) via legale money transfers overgeboekt naar het buitenland. Ten slotte wordt geld in contanten naar het buitenland gebracht. Geld wordt meegegeven aan anderen of gesmokkeld in de bagage of de auto. Daarbij bevinden de echt grote criminelen die een centrale rol spelen in het netwerk zich vaak in het buitenland.⁵³

Omvangrijke vastgoedfraude mogelijk door vele legale dienstverleners en falend toezicht

Met vastgoed wordt ook veel fraude bedreven. De grootste vastgoedfraudezaak die aan het licht en voor de rechter is gekomen, is de zogenaamde “klimop-zaak”. Via een groot netwerk van

projectontwikkelaars en vastgoedhandelaren, accountants, notarissen en makelaars (meer dan veertig verdachten) wisten de fraudeurs miljoenen weg te sluisen. De slachtoffers – Bouwfonds (nu Rabo Vastgoed) en het Philips Pensioenfonds – claimen een schade te hebben geleden van 200 tot 250 miljoen euro. Daarvan is een groot deel teruggehaald. De fraude vond plaats via een zogenaamde ABC-transactie. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de moeilijkheid om de prijs te bepalen van grote vastgoedobjecten. De ABC-transactie werkt als volgt: een pand wordt gekocht van de ontwikkelaar (partij A) door een tussenhandelaar (partij B) voor een lage prijs. B verkoopt dat pand vervolgens voor een veel hogere prijs door aan partij C. De winst wordt vervolgens verdeeld tussen de betrokken personen via valse facturen en voor fraude opgerichte bedrijven. Op basis van omkoping, verduistering, oplichting, valsheid in geschriften en deelname aan een criminele organisatie zijn gevangenisstraffen en taakstraffen opgelegd.⁵⁴

2.6 Openbare ruimte

De openbare en publieke ruimtes als ontmoetingsplekken en huiskamers van de stad

Voor een aantrekkelijke, leefbare, vitale en veerkrachtige stad vormt de publieke ruimte als ontmoetingsplaats een belangrijke voorwaarde. Enkele decennia geleden waren er sociaal relatief homogene buurten, waar mensen woonden onder gelijkgestemden, klasse- of geloofsgenoten en men kwam anderen tegen in de publieke ruimte van de stad. Tegenwoordig zijn wijken in sociaal-cultureel opzicht diverser en in de grote steden zelfs superdivers. Mensen wonen met een veel kleinere groep gelijkgestemden te midden met een groeiende diversiteit aan andere groepen. Gelijkgestemden treffen ze nu vooral in het publieke domein van de stad.⁵⁵ Ontmoetingen in supermarkt, warenhuis, buurtwinkel, wasserette, café, koffiehuis, boekwinkels, bibliotheken, alternatieve leeszalen (zoals bijvoorbeeld De Leeszaal in Rotterdam-West), studie- en werkruimten op stations, in parken en op pleinen.

24

De straat is ook de openbare ruimte waar (toevallige) ontmoetingen tot stand komen. Als de straat voldoende kwaliteit heeft, en als er een menging van functies en activiteiten plaatsvindt, dan ontstaat er door de 'ogen op straat' sociale controle die een gevoel van veiligheid oproept en kan er sprake zijn van een 'straatballet' in de woorden van Jane Jacobs. Een 'straatballet' waarin de wijk als theater fungeert, de straten als podium en de bewoners als acteurs. Meer recent signaleren auteurs dat ondanks de individualisering mensen naar verbinding snakken. Volgens Peter Giesen heeft de emancipatie het individu een poets gebakken. Het individu heeft zich losgemaakt van knellende verbanden, van het gezag van dominees en pastoors, van verstikkende burgerlijke conventies, van traditionele verplichtingen zoals het zondagse bezoek aan opa en oma. Maar het bevrijde individu voelt zich tegelijkertijd ontheemd en onveilig. Menigeen hunkert naar saamhorigheid en geborgenheid.⁵⁶ Monique Kremer ziet als belangrijke taak van de overheid om weer te zorgen voor 'verbinding'.⁵⁷ Mensen willen elkaar ontmoeten en zoeken elkaar op. De commercie sluit hierop aan (koffiezaken e.d.) en steeds vaker gebeurt het op het straatje voor je deur en wordt de stoep het terras van de toekomst.⁵⁸

Publieke familiariteit zorgt voor veiligheid en vermindert gevoelens van onveiligheid

De processen van uitsortering, toe-eigening en verandering in publieke vertrouwdeheid kunnen door elkaar en tegelijkertijd plaatsvinden. Door een grotere uitsortering van groepen naar voorzieningen of plekken in de stad, ontstaat het risico dat verschillende parochiale domeinen elkaar niet snel meer treffen. Een parochiale ruimte is een plek tussen privé en publiek in, waar mensen zich aan het oog van 'onbekende anderen' kunnen onttrekken en met 'vertrouwde anderen' een gevoel van fysieke en emotionele veiligheid kunnen ontwikkelen. Waar deze groepen overlappen, op plekken waar mensen elkaar tegenkomen, ontstaat een nieuwe vertrouwdeheid, neemt men op een vanzelfsprekende manier kennis van elkaar en kunnen interessante kruisbestuivingen ontstaan. Voor het stedelijk leven worden

daarom voorzieningen die leden van verschillende parochiale groepen kunnen samenbrengen, steeds belangrijker. Talja Blokland heeft in navolging van andere internationale onderzoekers het begrip publieke familiariteit gemunt. Het ontwikkelen van sterke sociale bindingen (gezamenlijk een buurtbarbecue organiseren, samen Opzoomeren, bij elkaar op de koffie komen of zich over elkaar ontfermen) of zwakke sociale bindingen (elkaar ontmoeten via een buurtapp, Facebook of sportschool) gaat steeds minder makkelijk in de sterk gefragmenteerde, superdiverse stad. Als er in de verdichte steden plekken zijn waar men regelmatig korte ontmoetingen heeft met anderen, ontwikkelt zich publieke familiariteit. Voor de stadsbewoners is het hooguit nodig om te kunnen navigeren door de openbare ruimte om te voelen dat je er veilig bent en dat je er tot op zekere hoogte controle over hebt. Dit navigeren gebeurt in de ‘time-in-between’, de tijd waarop je onderweg bent van je privéhuis naar de rest van je leven. Je begeeft je door je buurt, je stopt bij een winkel, je staat bij een bushalte en ondertussen loop je mensen tegen het lijf die je kent, van gezicht, of omdat je weleens een praatje met ze maakt op het schoolplein of bij de hondenuitlaatstrook, of omdat je ze kent van je werk of school en ze ook, net als jij, in de buurt wonen. Het streven om elkaar diepgaand te leren kennen, louter op basis van de overeenkomst dat je in een en dezelfde buurt woont is te hooggespannen. Door de vluchtige en toevallige ontmoetingen wordt de ander echter wel minder een vreemde en ontstaat enige vertrouwdheid (dit geldt ook voor de zelfde zwerver, bedelaar of verwarde persoon die men regelmatig tegenkomt).⁵⁹

Over onveiligheid en onveiligheidsgevoelens wordt vaak gesproken in situaties waarin de vertrouwdheid en publieke familiariteit verloren is gegaan. De vroegere vertrouwdheid was ‘veilig’ omdat iedereen wist wat men kon verwachten. Gedrag – ook fout gedrag – was van te voren beter in te schatten. Talja Blokland en anderen hebben de reeks ‘trust-mistrust-distrust’ geïntroduceerd. Trust staat voor vertrouwde situaties en mensen. Distrust staat voor mensen die niet vertrouwd worden. Die zijn niet het grote probleem, dan loopt iemand een eindje om. Wel problematisch zijn die situaties en mensen die niet ingeschat kunnen worden, die mensen niet kunnen plaatsen, of waarvan mensen niet weten waar ze toe kunnen leiden: mistrust. Dat laatste geeft een gevoel van onveiligheid.

25

Andere inrichting openbare ruimte om in te spelen op klimaatadaptatie en -mitigatie

Als gevolg van klimaatverandering krijgt Nederland te maken met zeespiegelstijging, overvloedige regenval, extremen in rivierafvoer én meer hete zomerse dagen. Dit kan leiden tot schade, overstromingen en overlast (hitte-stress). Hitte leidt tot verhoogde sterfte, roept agressief gedrag op, vermindert de arbeidsproductiviteit en veroorzaakt aanzienlijke schade door paalrot. De steden moeten daarom hun openbare ruimte aanpassen (verhard oppervlakte verminderen, regenwater vasthouden waar het valt, bergen in waterpleinen en bufferzones, water vertraagd afvoeren, ontkoppelen en vergroten rioolcapaciteit, vergroenen) om opwarming tegen te gaan, hitte-stress te verminderen en om de leefbaarheid (en fysieke veiligheid) te vergroten.⁶⁰ Hoe beter men erin slaagt om de stad als ‘spons’ in te richten des te minder men hoeft te investeren in omvangrijke investeringen om de rioolcapaciteit te vergroten. Ook kleinschalige interventies door burgers (energiecoöperaties, groene daken, daktuinen, collectieve tuinen, adoptiegroen, verminderen van het verhard oppervlak in tuinen) kunnen betekenisvol zijn en bovendien de sociale cohesie bevorderen.

Schoon, heel, hygiënisch én veilig

Burgers stellen niet alleen hoge(re) eisen aan hun woning, maar ook aan hun woonomgeving. Burgers willen een veilige omgeving, met groen en andere voorzieningen dichtbij. Parkeer- en verkeersoverlast, rommel op straat en hondenpoep worden vaak genoemd als bron van ergernis. Daarbij zijn het vooral de sociale signalen die hier vanuit gaan die betekenis hebben voor de sociale cohesie, de leefbaarheid en de veiligheid. Goed onderhouden wijken geven vertrouwen in de medebewoners. Daarom verdient het schoonhouden van wijken, volgens Talja Blokland, een hogere prioriteit dan ‘zero tolerance’ in het veiligheidsbeleid.

Als de buurt vervuild en rommelig is, geven bewoners bovendien vaker aan dat de woningen te dicht op elkaar staan en dat in hun perceptie de verdichting te ver is doorgeschoten.⁶¹ Als de omgeving schoon, heel en veilig is, dan voelen de inwoners zich aanmerkelijk beter dan in buurten die ze vuil, verloederd en onveilig vinden. En dat er aan de kwaliteit van de alledaagse leefomgeving in de Nederlandse grote steden een en ander schort, wordt regelmatig vastgesteld.⁶² In toenemende mate blijkt rommel, voedselresten e.d. in de grote steden tot een rattenplaag te leiden. Vaak komen verschillende vormen van verval in een bepaalde volgorde voor en versterken elkaar: rommel, graffiti, vandalisme en criminaliteit. In een internationale vergelijking blijkt dat 62 procent van de Amsterdammers de stad schoon vindt. Dat is minder dan in Wenen (90 procent), Kopenhagen (69 procent) en Londen (67 procent); maar meer dan in Brussel (46 procent), Berlijn (45 procent) en Parijs (40 procent).⁶³

Toeristificatie als uitwas

Door het hele land neemt het belang van toerisme en recreatie toe. Door goedkope vluchten, Airbnb en de groeiende reislust van Chinezen, Russen en Zuid-Amerikanen is het toerisme razendsnel toegenomen. Tenzij er zich grote calamiteiten en veiligheidsincidenten voordoen, blijft het toerisme een groeisector. In enkele steden in de wereld (o.a. Venetië, Barcelona en Amsterdam) is sprake van overtoerisme. Venetië is een extreem voorbeeld van overtoerisme. Venetië heeft 52.000 inwoners en krijgt elk jaar meer dan 30 miljoen bezoekers. Op veel dagen zijn er meer toeristen dan inwoners in de stad. Venetië kan het niet aan, de draagkracht ligt bij ongeveer 18 miljoen bezoekers per jaar. Met 30 miljoen zit de stad daar ver boven. De stad lijdt driekwart van het jaar lijdt congestie en vervuiling en de lokale bevolking wordt verdrukt door toeristen. Het antwoord is om ervoor te zorgen dat het toerisme geen doel op zich is, maar een middel om de lokale economie te versterken. Alles wat je doet als overheid, ook op toeristisch gebied, moet ten behoeve van de lokale bevolking zijn. Voor Venetië zou dat betekenen: de toevloed van dagjesmensen afremmen (nu 80 procent van het totaal) en het stimuleren van mensen die in de stad willen blijven dineren en slapen. Voor die tweede groep is nog wel ruimte. Amsterdam gaat nog niet zo ver, maar neemt zich wel voor om de stad voor de eigen bewoners leefbaar te houden. In sommige buurten zal worden bekeken of een verbod kan worden uitgevaardigd op woningverhuur via platforms als AirBNB en Booking.com, en zal een beperkt aantal vergunningen afgegeven of verloot worden voor gewone B&B's. Ook het 'verkameren' van woningen wil de gemeente (een probleem dat zich ook in enkele studentensteden voordoet) aan quota binden, per buurt en per gebouw.⁶⁴

26

2.7 Verkeer en vervoer

Steden zijn traditioneel knooppunten

Steden zijn knooppunten waar allerlei stromen samenkomen, zoals water, voedsel, informatie, goederen, energie, afval, data en mensen. Het zijn plekken waar, meer dan elders, rechtstreekse intermenselijke ontmoetingen, confrontaties en transacties plaatvinden. Het zijn knooppunten van economische, sociaal-culturele en politie-bestuurlijke interactie. Deze interacties onderstrepen de ontmoetingsfunctie van steden. In steden komen veel mensen elkaar tegen, spreken elkaar en wisselen nieuwtjes uit. In de literatuur over de stad en deze stromen wordt vaak gesproken over 'de stad als metabolisme'. De stad als levend organisme dat voor zijn functioneren van deze stromen afhankelijk is. De stromen vormen de stofwisseling van de stad. De ontwikkeling van steden leidt tot een concentratie van in- en uitgaande stromen: hoe meer inwoners en gebruikers, hoe groter het volume van deze stromen.

Bereikbaarheid belangrijk en steeds belangrijker

De dynamiek in de samenleving en de veranderingen in de ruimtelijke patronen maken verbindingen (fysiek en virtueel) nog belangrijker dan zij al waren. Bij de kwaliteit van de verbindingen hoort een

open, betrouwbaar en betaalbaar breedbandnetwerk vertakt tot in de haarvaten van de stad. Het zorgt voor beter beheer van diverse voorzieningen zoals verlichting, energie, afval, veiligheid en mobiliteit. Met open data, dashboards en planningstools ontstaat daarmee meer inzicht in de stromen in de stad. De vormen van fysieke mobiliteit veranderen ook. Het aantal auto's en het aantal afgelegde kilometers blijft toenemen; al vlakt de groei wel af in vergelijking met de vorige decennia. De auto blijft de belangrijkste modaliteit voor uiteenlopende zaken. Denk aan de dagelijkse pendel, voor vakanties, in regio en platteland en voor gezinnen met kinderen. Het "spitsuurgezin" kan werken, sporten, recreëren, hobby's en vrienden het gemakkelijkst combineren met de auto. Hierdoor neemt tevens het 'kris-kras verkeer' in tijd en ruimte toe.

De groeiende groep ouderen gaat meer reizen en kiest daarbij vooral de auto.⁶⁵ Deze groep is, in tegenstelling tot hun ouders, 'opgegroeid met het stuur in de handen', blijft langer vitaal en daardoor automobiel. Op termijn kunnen zelfrijdende auto's de mobiliteit van de ouderen aanzienlijk vergroten. Naar verwachting neemt mede daardoor tot 2040 het autogebruik toe.⁶⁶ Ook het treinverkeer – van stadscentrum naar stadscentrum – blijft toenemen, vooral van alleenstaanden, jongeren en stadsbewoners (groepen die overlappen). In toenemende mate eist de fiets haar plek weer op in stad en regio. Dit vraagt om snellere fietsverbindingen (met soms dure fietsinfrastructuur), bredere en snellere fietspaden, meer, veiliger en slimmere stallingen, meer deelgebruik (OV-fiets) en verkeersafstemming gericht op fietsdoorstroming. De verhouding tussen fiets- en automobieliteit verschilt aanzienlijk tussen de grote steden en beleid is daar mede debet aan. In Amsterdam gaat 35 procent van het vervoer per fiets en 19 procent van het vervoer per auto. In Den Haag is het omgekeerd: 32 procent autorijden en 17 procent fietsen.⁶⁷

Bereikbaarheid en mobiliteit heeft ook een criminele dimensie. De goede verbindingen (ook naar België en Duitsland) verklaart mede de enorme ontwikkeling van de hennepcultuur, de laboratoria voor het wassen van cocaïne en de productie van xtc, speed en crystal meth in Nederland. Aanvoer en afvoer is niet alleen makkelijk. Maar crimineel geld dat witgewassen moet worden, verdwijnt vaak naar het buitenland via Belgische en Duitse luchthavens omdat daar minder streng gelet wordt op het meenemen van grote sommen contant geld.⁶⁸

27

Aanzienlijke investeringen in het openbaar vervoer nodig

Vel grote steden lopen keihard tegen hun verkeersgrenzen aan. Autowegen, bussen, trams en fietspaden puilen uit, terwijl klimaatdoelstellingen zich opdringen. Parallel daaraan klinkt de roep van bewoners om leefbaarheid en het herwinnen van publieke ruimte voor voetgangers. Er is sprake van overbelasting van de infrastructuur en de verkeersveiligheid in bijvoorbeeld Amsterdam.⁶⁹ De komende tien jaar komen er, volgens de prognoses van het CBS/PBL, in de G4-steden tezamen ongeveer 23.000 inwoners per jaar bij. Naast de toename van het aantal inwoners neemt ook het aantal bezoekers en toeristen sterk toe. Daarbij is de kwaliteit van het stedelijk openbaar vervoer in veel gemeenten onvoldoende. De reis met de trams van Amsterdam Centraal Station naar Amsterdam-Osdorp (51 minuten) duurt langer dan die met de trein naar Den Haag.⁷⁰ De omvang van de opgave op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, openbaar vervoer en het parkeren die daaruit voortvloeit, is omvangrijk. De Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag komen tot en met 2040 zeker € 3 miljard tekort voor het uitbouwen van hun openbaar vervoer. Het rijk (tot 2030 liggen de investeringen in infrastructuur vast en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat komt jaarlijks al honderden miljoenen tekort voor onderhoud aan wegen en bruggen) noch de steden hebben het geld voor de benodigde investeringen. Daarom worden momenteel de mogelijkheden onderzocht om particulieren en ondernemers, die profiteren van uitbreidingen van het openbaar vervoer, te laten betalen voor een deel van de benodigde investeringen. Het wordt verwacht dat hier ruimte en draagvlak voor is, omdat de bouw van nieuwe stations altijd leidt tot hogere vastgoedprijzen in de omgeving en

door de ondertunneling van de A2 in Maastricht zijn door de verbetering van de leefbaarheid de huizenprijzen in de omgeving met minstens € 220 miljoen gestegen.⁷¹

Veelbelovende veranderingen in mobiliteit op komst voor de steden

In de toekomst zal het mobiliteitssysteem bijna volledig worden gestuurd door zelflerende algoritmes. Algoritmes die reageren op verschillende datastromen en een actueel beeld ('realtime monitoring') geven van de verkeerssituatie. Daardoor kunnen files en ongevallen worden geminimaliseerd. Zelfs in gemengde verkeersstromen die bestaan uit autonome vrachtwagens, bijna-autonome voertuigen en door mensen gestuurde voertuigen. Het datanetwerk maakt het ook mogelijk om de ketenmobiliteit (integreren van alle vormen van mobiliteit) en echt vraaggestuurd vervoer te optimaliseren. De rol van de data-infrastructuur wordt in de steden daardoor minstens zo bepalend als die van de weginfrastructuur en gaan op in één enkele mobiliteitsinfrastructuur.

De ontwikkeling van zelfrijdende, elektrische auto's is een zeer belangrijke trend voor de lange termijn. Dit kan onze maatschappij ingrijpend veranderen en de kwaliteit van de leefomgeving in de steden verbeteren. Zelfrijdende auto's of een meer adaptieve cruisecontrol kan de verkeersveiligheid vergroten. Daar staan de gevaren tegenover van cybercriminaliteit en wordt een belangrijke publieke vraag wie beheert en van wie zijn de datastromen die de auto genereert. Ten aanzien van de technologische ontwikkelingen zijn er twee belangrijke onzekerheden. Ten eerste: hoe 'automatisch' wordt de zelfrijdende auto (blijft een bestuurder noodzakelijk)? Ten tweede: gaan wij van autobezit naar auto's delen?⁷² De voorzitter van de RAI was ten aanzien van het tweede vraagteken veel stiller: "Bezit maakt plaats voor gebruik, wen er maar aan".⁷³ De gemiddelde auto staat 23 uur per dag stil en geparkeerd, gedeeld bezit van auto's zal het ruimtebeslag in de stad enorm kunnen reduceren en verdergaande verstedelijking mogelijk maken.

28

Geïntegreerde ontwikkeling en afweging van mobiliteit én verstedelijking

In de komende jaren stijgt de verkeersdruk sterk, waardoor het congestieniveau in 2020 naar verwachting tien procent hoger uitkomt dan het niveau van 2010. De congestie zal zich vooral voordoen in en rondom steden. Tussen 2020 en 2030 neemt de congestie niet veel verder toe, mede vanwege de realisatie van nu al voorgenomen projecten. Bij hoge groei kan de congestie in 2030 met 10 procent toenemen ten opzichte van 2010, bij lage groei met 30 procent afnemen. Na 2030 zal, vooral in de Randstad, in een scenario van hoge groei de congestiedruk weer oplopen. Verwacht wordt dat er op de langere termijn door de toenemende verstedelijking nieuwe en complexe bereikbaarheidsproblemen ontstaan in, rond en tussen de steden.⁷⁴

De samenhang tussen mobiliteit, mobiliteitsbeleid, de verdeling van functies in de stad, de balans tussen woon- en werklocaties in stedelijke regio's en de keuzes in de vormen en locaties van verstedelijking vormen een belangrijk vraagstuk (*first and last mile*). Er is een duidelijke relatie tussen verstedelijking en mobiliteit. Bepaalde verstedelijkingsvormen zijn beter in staat om de opgave van mobiliteit en bereikbaarheid te faciliteren dan anderen. Het bureau Significance heeft voor het ministerie van I&M met het model Tigris XL (een verkeers- en grondgebruik interactiemodel) laten zien dat er belangrijke maatschappelijke baten zijn als de mobiliteit en bereikbaarheid in samenhang met gebiedsgerichte keuzes in verstedelijking worden afgewogen.⁷⁵ Door te kiezen voor slimme verstedelijkingsvarianten (verdichting in stedelijke wijken en verstedelijking op goed bereikbare knooppunten van openbaar vervoer) kan ten opzichte van minder verstandige vormen van verstedelijking (bijvoorbeeld de extra woningen realiseren in groene en plattelandsbuurtten) 16 procent voertuigkilometers bespaard worden en kunnen de investeringen in infrastructuur met hetzelfde percentage gereduceerd worden. Dit kan jaarlijks een besparing van ruim € 420 miljoen opleveren, die geïnvesteerd kan worden in slimme verstedelijking. Op deze wijze kan de verstedelijking van de benodigde nieuwe woningen hand in hand gaan met een goede afweging van stedelijke bereikbaarheid.

3 Het bevorderen van veiligheid in onze verdichte steden

3.1 Inleiding

De mogelijke gevolgen van de stedelijke verdichting in combinatie met de ontwikkelingen in het veiligheidsdomein leiden tot vraagstukken die breder zijn dan enkel het bevorderen van de veiligheid en het tegengaan van criminaliteit. Het gaat steeds meer om leefbaarheidsvraagstukken in brede zin: hoe zorg je ervoor dat inwoners prettig wonen, werken en recreëren in de stad? Of met andere woorden: hoe realiseer je een aantrekkelijke, leefbare én veilige stad?

Dit vraagt om het verbinden van de verschillende beleidsterreinen die van invloed zijn op de fysieke, sociale en economische structuren van de stad. In dit hoofdstuk beschrijven we langs een viertal beleidsterreinen – gebouwde omgeving en architectuur, sociale cohesie, de publieke ruimte en de lokale economie – een aantal handelingsperspectieven die elk afzonderlijk, maar nóg meer in samenhang, het veiligheidsbeleid in enge zin en de leefbaarheid in ruime zin positief beïnvloeden. Met als doel om te komen tot een aantrekkelijke, leefbare en veilige (verdichte) stad, waar het voor iedereen prettig vertoeven is.

3.2 Algemeen

Ontwikkelingen in het veiligheidsdomein: criminaliteit, veiligheidsbeleving en rol van gemeenten

De steden van nu zijn niet meer te vergelijken met de steden uit de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw. De criminaliteit is al geruime tijd aan het dalen en de veiligheid neemt toe, zowel voor Nederland als geheel als in de grote steden, zij het in iets mindere mate dan op landelijk niveau.⁷⁶ Wel zijn er grote verschillen tussen de grote steden zichtbaar. De onveiligheidsindex (het aantal geweldsmisdrijven en vernielingen per 1000 inwoners) toont dat de onveiligheid relatief laag is in de steden Alphen aan de Rijn, Ede, Apeldoorn, Haarlemmermeer en Amersfoort. In de steden Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven, Arnhem en Den Haag is de onveiligheid weer relatief hoog.⁷⁷

Het tegengaan van criminaliteit en het bevorderen van veiligheid staat al jaren op de landelijke en lokale politieke agenda. De langjarige aandacht voor de zogenoemde 'high impact crimes', heeft bijvoorbeeld geleid tot een daling van deze vormen van criminaliteit. In de sterk veranderende samenleving is het van belang om ook oog te hebben voor nieuwe vormen van criminaliteit, die vaak (nog) niet (goed) geregistreerd worden. Denk aan cybercrime, fraude (in vele verschillende verschijningsvormen: uitkeringsfraude, witteboordencriminaliteit, verzekeringsfraude, vastgoedfraude, etc.), ondermijnende criminaliteit. Deze en andere vormen van criminaliteit (zoals criminele afrekeningen in het openbaar of dumping van drugsafval), die voorheen nog meer buiten het zicht bleven van politie, overheden en burgers dan nu het geval is.⁷⁸

De veiligheidsbeleving laat de laatste jaren ook een positieve ontwikkeling zien, zij het in minder sterke mate dan de afnemende criminaliteit. Dit kan deels komen door de toenemende aandacht voor en zichtbaarheid van de 'nieuwere' vormen van criminaliteit. Tegelijkertijd wordt de veiligheidsbeleving beïnvloed door meer dan enkel de criminaliteit, vele verschillende factoren, zoals persoons- en omgevingskenmerken hebben effect op hoe men de veiligheid beleeft. Ook plotselinge maatschappelijke onrust en meer geleidelijk optredende maatschappelijke veranderingen en (economische) onzekerheid zijn van negatieve invloed op de veiligheidsbeleving.⁷⁹

Steden hebben in de loop der jaren steeds veiligheidsbevoegdheden en verantwoordelijkheden gekregen. Onder andere door toenemende en steeds complexere stedelijke veiligheidsproblemen, maar ook door de decentralisaties is het sociaal domein. Hierdoor zijn gemeenten verantwoordelijk zijn voor preventieve taken die op het grensvlak liggen van het sociaal domein en veiligheidsdomein. Veiligheid is daarmee een belangrijker vraagstuk voor de stad geworden; steeds meer beleidsterreinen worden met een veiligheidsbril op gezien. Daar waar het bevorderen van de veiligheid en het tegengaan van criminaliteit voorheen vooral een taak was de justitiële en veiligheidsketen, is er nu ook een duidelijke taak voor de stad weggelegd. En zijn steden ook steeds meer gaan samenwerken met andere veiligheidspartners en netwerken van lokale actoren, zoals bewoners, ondernemers, scholen en andere maatschappelijke organisaties.⁸⁰

De invloed van verdichting op veiligheid en criminaliteit

Naast bovenstaande ontwikkelingen in het veiligheidsdomein, is in het vorige hoofdstuk een schets gegeven van de ontwikkelingen van die aspecten die van belang zijn voor de stedelijke verdichting. Zo neemt met de bevolkingsgroei en toenemende toerisme neemt de drukte in de stad en in de openbare en publieke ruimte toe. Wanneer steeds meer mensen wonen, werken en recreëren op een beperkt oppervlakte, wordt de kans groter dat criminaliteit toeneemt en de veiligheid(sgevoelens) en leefbaarheid afnemen. Ook de verwachte verandering van de bevolkingssamenstelling (een toename van ouderen en personen met een migratieachtergrond, in sommige steden ook een toename van jongeren) is van invloed op de criminaliteit en veiligheidsbeleving. Daarom is het van belang dat steden in hun verstedelijkingsopgave en de daarbij behorende verdichting van de stad oog hebben voor de mogelijke consequenties voor de veiligheid in de stad.

Verstedelijking en verdichting als leefbaarheidsvraagstukken

30

De verstedelijkingsopgave kent verschillende verschijningsvormen: het verduurzamen en verbeteren van de bestaande gebouwen, de verdichting van de stad voor nog verdere verduurzaming, het accommoderen van de vraag naar meer stedelijke woonvormen. Maar ook het op peil houden van het voorzieningenniveau, de daarmee samenhangende noodzakelijke aanpak van straten en de openbare ruimte, de transformatie van leegstaande gebieden en gebouwen, de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitssysteem en nieuwe binnenstedelijke en regionale ov-systemen.⁸¹ Het is van belang dat er voldoende fietsstallingen zijn, parkeergarages, waterpleinen, parken en andere ontmoetingsplekken, zoals bibliotheken, cafés, studie- en werkruimten, boekwinkels, warenhuizen. Voormalige havenbekkens, rangeerterreinen, tramremises hebben hun functie verloren en zijn bij uitstek geschikt om te transformeren in bestemmingen (zoals de Hofbogen in Rotterdam) die het leven in de stad aantrekkelijker maken.⁸² Verstedelijking en verdichting zijn dus meer dan enkel veiligheidsvraagstukken. Het gaat ook om een aantrekkelijke woonomgeving, de leefbaarheid in en rondom de gebouwen, het bundelen van woon- en werklocaties, het zorgen voor voldoende winkels, scholen en huisartsen, voldoende groen en voldoende mogelijkheden tot het bevorderen van de gezondheid. Kortom: al die zaken die ervoor zorgen dat er sprake is van een leefbare, aantrekkelijke én veilige stad. Het gaat dus om leefbaarheidsvraagstukken in de breedste zin van het woord.⁸³

Diversiteit als uitgangspunt

Al in de jaren zestig van de vorige eeuw werd met het verschijnen van het boek van Jane Jacobs 'The Death and Life of Great American Cities', over vitale en leefbare stadswijken duidelijk dat diversiteit in de wijk van belang is voor leefbare en veilige wijken. Dit ging in tegen de tot dan toe populaire visie rondom stadsplanning dat er sprake moest zijn van een scheiding van de functies werken, wonen en recreëren. In plaats daarvan ging Jane Jacobs uit van een diversiteit van functies, mensen en bebouwing in de wijk. Buurten moeten volgens Jacobs een hoge bebouwingsdichtheid hebben, een menging van functies als wonen, werken en voorzieningen, en kleine huizenblokken, zodat er voldoende mensen op straat zijn en er op elkaar kan worden gelet.⁸⁴ Diversiteit in de wijk bevordert de

levendigheid en de sociale interactie, wat weer goed is voor de veiligheidsgevoelens van de burgers. Daarnaast heeft zij ook aandacht voor economische functies en bedrijvigheid. Zij stelt voorwaarden aan de wijk waardoor er sprake is van intensief gebruik en bevolkte gebieden en niet meer de 'verlaten winkelstraten' of 'verlaten kantoorwijken', maar op verschillende tijdstippen van de dag mensen op straat, o.a. ter bevordering van de sociale veiligheid.⁸⁵

Diversiteit op fysiek, sociaal en economisch gebied wordt dus gezien als een belangrijke voorwaarde. Om dit bij de stadsplanning te realiseren, is het nodig om verdichting vanuit verschillende invalshoeken te bekijken. En daarbij oog te hebben voor de verbinding en de samenhang tussen deze verschillende invalshoeken (en dus ook verschillende domeinen en beleidsterreinen).

We verkennen dit vanuit vier beleidsterreinen: vanuit de stedenbouwkunde, vanuit de inrichting van de publieke ruimte, vanuit het bevorderen van de sociale cohesie en vanuit het versterken van de (lokale) economie. Welke maatregelen zijn er te nemen om ervoor te zorgen dat de fysieke, sociale en economische structuren in relatie tot de verdichting worden bevorderd en zodoende bijdragen aan een leefbare, aantrekkelijke én veilige stad (zie figuur)?



31

3.3 Stedenbouwkunde en architectonische inzichten

In de gebouwde omgeving spelen criminaliteit en veiligheid een grote rol. In de jaren tachtig van de vorige eeuw was er nadrukkelijk aandacht in diverse onderzoeken voor vragen zoals: Waarom vindt er in de ene buurt meer criminaliteit plaats dan in de andere? Waarom vinden mensen de ene plek onveilig dan de andere? Waarom komen in de ene flat meer vandalisme, inbraken en overvallen voor dan in de andere? Uit deze onderzoeken zijn nog steeds de nodige conclusies te trekken die ook nu nog van kracht zijn⁸⁶

Bevorderen verantwoordelijkheidsgevoelens burgers belangrijk voor de wijk

Naast de theorie van Jane Jacobs waarin gepleit wordt voor een diversiteit in de bebouwing, o.a. in een mix van oud en nieuw, van hoog- en laagbouw en van huizen, werklocaties en winkels is ook de 'defensible space theory' van Newman van toepassing op het realiseren van veiligheid in de wijk. Deze theorie legt de nadruk op (het belang van) het bevorderen van het verantwoordelijkheidsgevoel van de bewoners.⁸⁷ Door kleinschalige bebouwing en projecten moeten buurtbewoners het idee krijgen dat zij zelf mede verantwoordelijkheid dragen voor hun woonomgeving. Volgens Newman zal daarom in woongebieden die bewoners het gevoel geven dat zij iets te verdedigen hebben (lees: mensen verantwoordelijkheidsgevoel geven voor hun buurt door middel van gepercipieerde zones van territoriaal gedrag) minder criminaliteit voorkomen. Anonieme hoogbouw met slecht zicht op de straat, zoals veel aanwezig in Amerikaanse steden die rond 1970 gebouwd zijn, geeft mensen niet het idee dat zij een eigen plek hebben. Daardoor zetten zij zich ook niet in voor die plek.⁸⁸

Interactie tussen mens en omgeving

Zowel de theorieën van Jacobs als die van Newman hebben een belangrijke invloed gehad op de ontwikkeling van Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED, in Nederland beter bekend als Veilig Ontwerp en Beheer (VOB)). CPTED is gebaseerd op inzichten uit de omgevings- en gedragspsychologie en focust zich vooral op de interactie tussen mens en omgeving. Het gaat om omgevingselementen die bepaald gedrag van mensen triggeren of juist ontmoedigen.⁸⁹ Het doel is om een specifiek gebied zodanig te plannen, ontwerpen, gebruiken en beheren dat gebruikers zich veilig voelen en er minder incidenten, zoals criminaliteit, geweld en overlast voorkomen. Hierbij wijst de literatuur op meerdere elementen die van belang zijn. In het Veilig Ontwerp Beheer worden deze elementen samengevat met 'zichtbaarheid' (overzichtelijkheid en zichtbaarheid) 'eenduidigheid' (een eenduidige en duidelijke zonering van territoria), 'toegankelijkheid' (toegankelijkheid of juist ontoegankelijkheid) en 'aantrekkelijkheid' (een aantrekkelijke omgeving).⁹⁰

Maatregelen die de veiligheid bevorderen

Vanuit deze en andere onderzoeken in het verleden zijn tal van aantal praktische maatregelen te noemen die de veiligheid in de gebouwde omgeving bevorderen.⁹¹ Een niet-uitputtende lijst van maatregelen die de afgelopen jaren veelvuldig zijn toegepast:

- Aanpakken van donkere tunneltjes. Deze kwamen vaak naar worden als voorbeeld van hoe het niet moest. Opmerkelijk is dat deze tunneltjes in de jaren ervoor meestal waren aangelegd omwille van de verkeersveiligheid. Langzaam verkeer werd zo van snelverkeer gescheiden. Veel donkere tunneltjes zijn voorzien van betere verlichting, doorzicht, verwijdering van scherpe hoeken. Soms is ook de gelijkvloerse oversteek vergemakkelijkt.
- Zichtlijnen versterken. Gevoelens van onveiligheid worden sterker als iemand weet dat niemand hem of haar ziet. Op allerlei plekken zijn zichtlijnen verbeterd door struiken te snoeien, palen en hoeken weg te halen waarachter iemand zich kan verbergen, et cetera.
- Parken en groen meer open maken. Struikgewas en bosschages zijn weggehaald. Veel groen bestaat sindsdien uit gras met bomen
- Meer en betere verlichting. In nieuwbouwwijken is tijdig de straatverlichting aangesloten. Lantaarnpalen zijn verplaatst zodat ze de brandgang in schenen.
- Betere beveiliging van gebouwen. Hieruit is later het Politiekeurmerk ontstaan.

Naast deze – meer algemeen geldende – maatregelen zijn, leveren de ontwikkelingen rondom verstedelijking en verdichting nieuwe inzichten op. Deze inzichten leiden tot aanvullende handelingsperspectieven, die soms voor meer specifieke situaties geschikt zijn.

Verdichting en hoogbouw

Door de bevolkingsgroei en de trek naar de steden is de vraag naar woonruimte groot. De algemeen heersende gedachte is dat er meer bijgebouwd moet worden en bij meer bijbouwen gaat het al snel over bijbouwen in de hoogte. De komende jaren staan er veel hoogbouwplannen op stapel, in bijvoorbeeld Rotterdam, Amsterdam, Utrecht en Den Haag. Maar de hoogbouwplannen beperken zich niet tot de Randstad, ook in Emmen zijn er bijvoorbeeld plannen voor hoogbouw.⁹² Ondanks dat hoogbouw in eerdere jaren voornamelijk negatief in beeld kwam (veel problemen kwamen voor in het naoorlogse etagebouw, opvallend vaak in hoogbouwflats⁹³) is er nu weer hernieuwde aandacht voor hoogbouw. Hoogbouw wordt als één van de oplossingen voor verdichting gezien. Voor de eerder genoemde problemen die samenhangen met hoogbouw is uit diverse studies inmiddels ook al een reeks maatregelen bekend. Bijvoorbeeld: het opsplitsen van lange galerijen, bijplaatsen van meer liften, vergroten en verfraaien van entrees, betere afsluiting (van gebouw en woning), duidelijk maken wie waarvoor verantwoordelijk is. En conform de gedachte van 'defensible space', meer mogelijkheden voor zelfbeheer, verkoop aan (collectieven van) bewoners of verhuur aan andere doelgroepen.

Zorg voor een aantrekkelijke plint

Een van de belangrijkste zaken die van invloed is op de veiligheid en leefbaarheid rondom hoogbouw is echter de plint. De plint is van groot belang voor hoe hoogbouw op straatniveau functioneert. Wanneer het bijvoorbeeld hoogbouw betreft met bijvoorbeeld afgesloten garages of leegstaande winkelpanden en weinig activiteit rondom het gebouw, heeft dit een negatief effect op de leefbaarheid en veiligheid. Juist door voor een aantrekkelijke plint te zorgen door invulling met commerciële voorzieningen en horeca, zo klein mogelijke inritten voor parkeren, stallen en expeditie, in de gevels passende entreehallen en op de straat georiënteerde gevels, wordt de schaal van grote hoogte op straatniveau kleiner gemaakt. De functie en functiemogelijkheden van de plint zijn echter ook afhankelijk van de prijs per vierkante meter. In het Schieblock in Rotterdam zijn de huren op de begane grond expres laag gehouden zodat een vitale mengcultuur van horeca, winkels en bedrijfjes kon ontstaan in een voorheen doodse straat. “Heel anders dan in Amsterdam, waar de huren in de plinten in het centrum zo hoog zijn dat alleen stroopwafelwinkels of toeristenzaken ze kunnen betalen”.⁹⁴ Theoretisch zijn er vele mogelijkheden voor sport- en buurtvoorzieningen, welzijnsactiviteiten of andersoortige maatschappelijke instelling die ten goede kunnen komen aan de diversiteit in de plint, de beleving van de plint en die voor binding van de buurtbewoners kunnen zorgen. Vaak kunnen deze maatschappelijke instellingen de hoge huurprijs niet betalen. Zou het een idee zijn om vanwege de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en veiligheid van de omgeving mogelijk zijn om de huurprijs voor dit soort instellingen te reduceren, zodat er meer ruimte is voor maatschappelijke activiteiten in de plint?

Met hoogbouw kan ook meer ruimte worden vrijgespeeld voor een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte rondom de hoogbouw, waardoor de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte toeneemt. Door o.a. gebruik van kwalitatief hoogwaardige materialen (duurzaam trottoirmeubilair), hoogwaardig groenstructuur die de verstening van de stad tegengaat, een hoge en duurzame kwaliteit van speelterreinen en esthetische aantrekkelijkheid van de openbare ruimte, neemt de kwaliteit van de openbare ruimte toe. Een aantrekkelijke publieke ruimte optimaliseert de mogelijkheid tot contacten in velerlei vormen (zoals parken, pleinen en stadsstraten, maar ook passages, atriums en andere semi-publieke plekken).⁹⁵

33

Hoogbouw is niet de enige oplossing

Niet iedereen is onverdeeld enthousiast over hoogbouw. Neem bijvoorbeeld architect Sjoerd Soeters, die stelt dat hoogbouw helemaal niet perse nodig is om te komen tot grondbesparende verdichting⁹⁶. Ook is hij van mening dat niet iedereen wil én kan wonen in hoogbouw.⁹⁷ Hoogbouw is over het algemeen duur (hoger bouwen, betekent hogere bouwkosten⁹⁸). In de grote steden verschijnen vaak dure en exclusieve woontorens, waardoor er voor gewone gezinnen geen plek meer is voor de stad. Hier leidt hoogbouw dan ook tot een woonkloof en tot segregatie, wat weer haaks staat op de juist zo belangrijke diversiteit van een stad, wijk of gebied. Moeten we dit willen, ook gezien de alternatieven die voorhanden zijn. Eerder gaf Rudy Uytterhaak al aan dat hoogbouw niet de enige oplossing is voor verdichting, maar dat er andere vormen van stedelijk weefsel mogelijk zijn die het mogelijk maken om meer woningen per oppervlakte te creëren (zie ook paragraaf 2.4). En ook Soeters heeft een alternatief plan ingediend voor de Sluisbuurt, waarmee evenveel vierkante meters gecreëerd wordt, terwijl de bouw er niet hoger is dan vijf tot zeven lagen (met een noordelijk randje van 15 lagen met uitzicht op de sluisen). Behalve alternatieve nieuwbouwplannen bieden ook de herstructurering en de transformatie van bestaande ruime woningen mogelijkheden om meer huishoudens dan voorheen te creëren. Want als er in de toekomst een toename van eenpersoonshuishoudens verwacht wordt, is het dan nog nodig om de (vele) eengezinswoningen in stand te houden? De gemeente Rotterdam stelde zichzelf ook die vraag, en gaat hiervoor de regelgeving aanpassen. Hierdoor kunnen woningen makkelijker aangepast worden voor de veranderende samenstelling en behoeften van huishoudens in de stad.

De sterke vergrijzing biedt kansen om de woonvoorraad aan te passen en de wijken te verbeteren

Voor de groeiende groep (alleenstaande) ouderenhuishoudens is het van belang dat er woningen zijn die bij hun woonwensen passen, die betaalbaar en aantrekkelijk zijn en die de oudere stedelingen kunnen verleiden om de inmiddels minder geschikte, te grote (sociale) gezinswoning te verlaten zodat deze op tijd beschikbaar komen voor nieuwe gezinnen. De vergrijzing biedt in samenhang met de noodzakelijke herstructurering en verbetering van de jaren vijftig en zestig wijken in de steden mogelijkheden om nieuwe woonvormen toe te voegen (complexen met gezamenlijke voorzieningen, zorgcoöperaties, *communities* voor senioren, Thuishuizen⁹⁹ et cetera). Voor de sterk groeiende groep oude ouderen is het cruciaal dat wonen en zorg in de buurt goed zijn geregeld. Dit vraagt ook om voldoende "Triple A voorzieningen" (arts, apotheek en supermarkt) in de directe omgeving. Ook kan men nieuwe gemeenschappelijke voorzieningen ontwikkelen als wijkbedrijven, nieuwe generatie bibliotheekfilialen, lotgenotengroepen, 'sociale marktplaatsen', verzorgingshuizen die hun accommodaties openstellen et cetera. Deze 'community organization' dat informele netwerken in de buurten sterker worden en dat de overlast en de vereenzaming verminderen. Daarnaast zijn woonaanpassingen nodig om het mogelijk te maken in de eigen woning te blijven wonen. Tegelijkertijd moet men ook kunnen doorverhuizen naar betaalbare, meer geschikte, woningen wanneer de eengezinswoning niet meer voldoet. Dit voorkomt ook dat men als oudere eenpersoonshuishouden niet-langer-geschikte, te grote (sociale) eengezinswoningen blijft bezetten die nodig zijn voor de nieuwe gezinnen.

Nieuwe ruimtelijke concepten en kleinschalige projecten voor specifieke groepen

In toenemende mate vindt differentiatie in de steden plaats naar sociaalculturele factoren zoals leefstijl, waarden, stijl, smaak en symboliek. Kleinschalige projecten gericht op een bepaalde groep doen het goed. Ondanks het feit dat het dan een homogene groep betreft (iets dat niet geheel strookt met het gedachtegoed van Jacobs) kan de diversiteit dan op andere vlakken, bijvoorbeeld functiemenging gerealiseerd worden. Men kan meer vraaggestuurd ontwikkelen, transformeren en experimenteren en nieuwe woonvormen aanbieden zoals woonwerkmogelijkheden, Tiny Houses, nul-nota woningen, kangoeroewoningen, levensloopbestendige flexibel indeelbare woningen, hofjeswoningen en complexen waarin wonen, zorgvoorzieningen en faciliteiten bij elkaar komen, et cetera. Waar werken, wonen en recreëren in de praktijk steeds meer in elkaar overlopen, wordt in de regelgeving vaak nog steeds uitgegaan van vaste bestemmingen en standaardoplossingen. Om op deze ontwikkeling in te spelen, kan in de verstedelijking veel meer geëxperimenteerd worden met verschillende planregimes, met functiemenging en met 'onbestemd bouwen' (differentiatie van het nieuwbouwprogramma niet van te voren vastleggen maar zo lang mogelijk flexibel houden).

Enkel oog voor gebouwde omgeving is niet voldoende

Attractieve gebouwen en buitenruimte kunnen een positief effect hebben op het voorkomen van o.a. onveiligheidsgevoelens. Wanneer er sprake is van tekenen van verloedering en verval (vervuiling, leegstand, straatoverlast) heeft dit een negatief effect op de veiligheidsbeleving en kan dat een aanzuigende werking hebben op criminele activiteiten, zoals Wilson en Kelling al in de jaren tachtig stelden in hun 'broken window theory'.¹⁰⁰ Een goed verzorgde omgeving daarentegen wijst op een grote mate van betrokkenheid en geeft als signaal af dat je hier niet zomaar je gang kan gaan.

Aandachtspunten zijn naast de eerdergenoemde punten o.a. de schaal van de bebouwing, complexiteit en variatie, kleur- materiaalgebruik en goed en regelmatig onderhoud.¹⁰¹ Echter, ondanks dat de gebouwde omgeving zeker van invloed is op hoe men zijn of haar leefomgeving ervaart in de vorm van leefbaarheid en veiligheid, is het onvoldoende als de stad zich alleen daarop richt. Uit vele onderzoeken is namelijk gebleken dat ook en vooral allerlei sociaaleconomische omgevingsvariabelen van invloed zijn. In buurten met sociaaleconomische achterstanden (bijvoorbeeld een hoog percentage werkloosheid, inkomensongelijkheid, vaak ook in buurten waar sprake is van een hoge concentratie

niet-Westerse migranten en jongeren) is meer sprake van criminaliteit en gevoelens van onveiligheid.¹⁰² Wanneer niet ook de sociale omgeving wordt aangepakt, zullen enkel de ontwerpkeuzes onvoldoende zijn om een leefbare en veilige omgeving te garanderen.¹⁰³

3.4 Bevorderen van de sociale cohesie

Sociale cohesie of sociale samenhang betreft de interne bindingskracht van een sociaal systeem. Sociale cohesie wordt gekenmerkt door groepsidentificatie en saamhorigheidsgevoelens, frequente en intensieve contacten, veel onderling vertrouwen, gedeelde normen en waarden en participatie in het groepsleven.¹⁰⁴ Een hoge sociale cohesie in woonbuurten gaat vaak samen met meer veiligheid, zowel in objectieve als subjectieve zin.¹⁰⁵ Het is dus onomstreden dat sociale cohesie in woonbuurten wenselijk is. Als het gaat om sociale cohesie op buurtniveau zijn vier dimensies in het bijzonder relevant: gemeenschappelijke normen en waarden, sociale controle, sociale interactie en identificatie met de buurt.¹⁰⁶

Het effect van verscheidenheid in de woningvoorraad

Bij stedelijke herstructurering en het aanpassen van de woningvoorraad wordt vaak ingezet op het creëren van verscheidenheid in de woningvoorraad en mede daarmee het veranderen van de samenstelling van de bevolking. Hierbij heeft lang het idee geheerst dat door toename van de menging van bevolkingsgroepen de sociale cohesie binnen de buurt verbetert. In een overzicht van empirisch onderzoek naar de effecten van herstructurering op sociale cohesie concluderen Bolt en Torrance dat 'bevindingen uit de Nederlandse en buitenlandse literatuur weinig reden tot optimisme geven over de sociale gevolgen van stedelijke herstructurering. Er zijn slechts (geringe) sociale effecten van herstructurering zichtbaar'.¹⁰⁷ Hoewel de buurt als geheel verbetert, omdat er meer huishoudens met hogere inkomens worden aangetrokken, is dit niet perse van positieve invloed op de sociale cohesie. De zwakkere en kwetsbare inwoners hebben vaak weinig baat bij deze stedelijke herstructurering. Tegelijkertijd is juist voor deze personen, met weinig hulpbronnen of middelen, de wijkgebonden sociale cohesie het belangrijkste. Daarom is aandacht voor het versterken van de sociale cohesie van belang bij de verstedelijkings- en verdichtingsvraagstukken.

35

Community organization

Belangrijke aspecten van sociale cohesie die de veiligheid helpen vergroten zijn onderling vertrouwen en (informele) sociale controle. Recent onderzoek van Frielink naar de vergroting van sociale cohesie laat zien dat de mate waarin bewoners samenwerken bij het creëren van welzijn van belang is, de mate van onderlinge solidariteit en de mate waarin bewoners zich gehecht voelen aan de buurt. Een betere *community organization* in de wijken en buurten van de stad kan het ontmoeten, de sociale cohesie en de veiligheid vergroten. Dit is ook van belang om kwetsbare bewoners (of ouderen die dreigen te vereenzamen) in contact te laten komen met anderen, om stedelingen aan dagbestedingsactiviteiten te laten deelnemen, ze toegang te geven tot hulpbronnen en ze de mogelijkheid te geven om een beroep te kunnen doen op de informele netwerken in de buurt. In plaats van de oude buurthuizen kan daarbij gezocht worden naar een nieuwe sociale basisstructuur. Daarbij kan worden gedacht aan eigentijdse vormen als huizen van de wijk, woningcorporaties die investeren in 'kamers' en 'huizen' van de wijk en sportkantines die hun accommodaties ook voor andere groepen openstellen.

Betrokkenheid van de burger

Beleed kan zoals aangegeven de sociale cohesie bevorderen, door bijvoorbeeld het creëren van ontmoetingsplekken. De sportvereniging, de zwemhal, plantsoenen en buurtwinkels bevorderen ontmoetingen tussen bewoners en zijn basiscondities voor netwerkvorming. Maar ook samenwerking en integraliteit binnen het beleid zelf kan leiden tot vormen van sociale cohesie. Door deelname aan beleidsprocessen kunnen mensen zich meer betrokken gaan voelen bij elkaar en bij de buurt en zich

beter identificeren met het beleid. Het lijkt er sterk op dat de sociale cohesie zich dan met name uit in de formele en informele contacten tussen mensen die aan het beleidsproces meedoen (door ons eerder de gedragscomponent van sociale cohesie genoemd) en in de identificatie met de buurt (de belevingscomponent).¹⁰⁸ Echter, meer betrokkenheid, ruimte en eigen regie betekenen ook nieuwe vormen van ongelijkheid. Burgerinitiatieven richten zich sterk op de eigen groep en versterken de onderlinge banden. Deze initiatieven laten zich over het algemeen weinig gelegen liggen aan solidariteit met anderen. Burgers zonder groot netwerk en weinig financiële draagkracht dreigen buiten de boot te vallen. En dreigen in plaats van méér zelfredzaam, juist afhankelijk te worden van de mogelijkheden en beperkingen van familie, vrienden en burens. Dit verschijnsel wordt ook wel de 'autonomieparadox'. Ook kunnen niet alle burgers aan de verwachtingen van méér eigen regie voldoen. De zwakkeren hebben de overheid juist nodig omdat zij afhankelijk zijn van diverse overheidsvoorzieningen, inkomensondersteuning, zorg en welzijn. Bovendien zijn er belangrijke verschillen in de vaardigheden van bewoners. Het vergt grote administratieve en bureaucratische vaardigheden om met de complexiteit van de vele overheidsdiensten om te kunnen gaan. Juist in deze vermogens zijn burgers niet gelijk. Niet iedereen heeft deze vaardigheden of tijd en energie. Burgers zijn niet in alle stedelijke buurten in gelijke mate gemotiveerd en toegerust om zich met participatietrajecten te bemoeien en dat kan tot ongelijke uitkomsten leiden en een negatieve invloed hebben op de onderlinge sociale cohesie. Het is belangrijk om hier oog voor te hebben.¹⁰⁹

Beeldvorming om sociale cohesie te bevorderen

Bij het slechten van de sociale scheidslijnen en betere menging kan gedacht worden aan meer narratieve sturing. Het sturen op beeldvorming en verhalen vertellen (verdergaand dan citymarketing) kan effectiever zijn dan tientallen beleidsnota's. Een Ali B in de stad is waarschijnlijk tien keer zoveel waard als welk beleidsdocument dan ook. Verhalen hebben niet alleen verleidingskracht, maar reiken ook perspectief aan en verbinden. Met welk verhaal bind je bewoners en verleid je buitenstaanders om in de stad en de wijk te komen wonen en werken? Naast het bevorderende effect van beeldvorming voor middel van verhalen op de sociale binding, raakt het ook economische en culturele thema's.¹¹⁰

Gebruik van social media om sociale cohesie te bevorderen

Door de technologische ontwikkelingen van de afgelopen jaren, zijn er meer middelen beschikbaar gekomen die een positieve invloed kunnen hebben op de sociale cohesie in de buurt. Door het gebruik van platforms en apps, kunnen burgers beter verbonden zijn met elkaar en met de stad. Eén van de bekendste voorbeelden is misschien wel de BuurtWhatsApp. De bedoeling van deze app is dat bewoners elkaar informeren over verdachte situaties in de buurt, waarbij in sommige gevallen ook contact is met de politie. Uit onderzoek naar verschillende vormen van burgerparticipatie, inclusief het gebruik van BuurtWhatsApp groepen, blijkt dat door het gebruiken van de app, niet alleen de veiligheidsbeleving toeneemt, maar dat er ook een positief effect is op de sociale cohesie.¹¹¹ Door gebruik van social media en online platforms kunnen nieuwe communities ontstaan die de sociale cohesie bevorderen, bijvoorbeeld communities met buurtbewoners die een gedeelde interesse of hobby hebben, of een gedeeld belang hebben. Andere toepassingen van social media en het versterken van de sociale cohesie die veelbelovend lijken, zijn o.a. mogelijkheid om eenzaamheid onder ouderen tegen te gaan, het betrekken van burgers bij de inrichting van de stad door middel van apps of het gebruiken van apps of social media platforms om buurtactiviteiten te bevorderen.¹¹²

Ondermijning ondermijnt de sociale cohesie

De afgelopen jaren is duidelijk geworden dat criminele netwerken vaak geworteld zijn in specifieke buurten of wijken (ondermijningsgevoelige gebieden).¹¹³ Voor een belangrijk deel betreft dit wijken met een kwetsbare leefbaarheidssituatie. Door een cumulatie van problemen in kwetsbare wijken is er sprake van een voedingsbodem voor criminele activiteiten.¹¹⁴ Ondermijnende criminaliteit draagt bij aan een aan verdere aantasting van de leefbaarheid van wijken en de leefwereld van de bewoners. De

sociale zekerheid en de sociale cohesie worden ondergraven. “Normaal werken” loont niet meer en jongeren komen in aanraking met verkeerde rolmodellen. Ex-burgemeester van Tilburg Peter Noordanus verwoordde kraakhelder wat het probleem is en waarom hij vond dat hij dit moest aanpakken. “Op de middelbare scholen in Tilburg gaat een tarievenlijst rond. Voor het knippen van toppen van wietplanten krijgen ze vijfhonderd euro per dag, als drugskoerier krijgen ze duizend euro en op de uitkijk staan, levert ook een fors bedrag op (...)” De burgemeester sprak een joch “dat met wietzolders meer verdiende dan een Kamerlid”. En hij vond dat onacceptabel en desastreus rolmodellen die aangepakt moesten worden.¹¹⁵ Want waarom zou je nog naar school gaan, vakken gaan vullen in de supermarkt of tomaten gaan plukken in de tuinbouw? Het aanpakken van ondermijnende criminaliteit zal vaak, maar niet altijd, gunstig zijn voor het bevorderen van de sociale cohesie.¹¹⁶

3.5 Inrichting van de publieke ruimte

Openbare ruimte van vitaal belang

De openbare ruimte bestaat uit een aantal kenmerken die maken tot wat de openbare ruimte is en wat er in de openbare ruimte gebeurt, namelijk fysieke kenmerken ((functie en activiteiten), culturele kenmerken (identiteit en beleving), sociale kenmerken (openbare ruimte als ontmoetingsplek) en economische kenmerken.¹¹⁷ Deze opsomming laat zien dat de openbare ruimte een multifunctionele plek is die tegelijkertijd meerdere belangen en doelen dient. Openbare ruimten, in de vorm van pleinen, parken en straten, zijn dan ook vitale elementen van steden. Naast dat het in sommige gevallen beeldbepalende kenmerken zijn van een stad, zoals bijvoorbeeld een Central Park in New York, is de openbare ruimte ook van invloed op de manier waarop burgers de kwaliteit en de leefbaarheid van hun woonomgeving waarderen.¹¹⁸ Daarnaast heeft de openbare of publieke ruimte ook invloed op de gevoelens van veiligheid.¹¹⁹ De inrichting van de publieke ruimte en de aanwezigheid van voorzieningen (zoals winkels, scholen en parken) bepalen de mogelijkheden voor interacties tussen bewoners. Veelzijdige interactie, ook toevallige of vluchtige interactie hebben ook een positieve invloed op de sociale cohesie van de buurt.¹²⁰ Om deze redenen is het voor een verdichtende stad belangrijk om ervoor te waken dat de openbare ruimte het niet aflegt tegen de drang naar woningen. Een aantrekkelijke openbare ruimte met voldoende ontmoetingsplaatsen is namelijk een belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijke, leefbare en veilige stad. Er moet voldoende openbare ruimte zijn, met genoeg groenstroken speelplaatsen en plantsoenen. Met een toenemende bevolking (en toenemende toerisme) maken echter ook steeds meer mensen gebruik van de openbare ruimte. De druk op de openbare ruimte neemt toe waardoor de kwaliteit van de openbare ruimte als gevolg van de verdichting kan afnemen.

37

In de vorige paragrafen zijn al enkele maatregelen voor de gebouwde omgeving de revue gepasseerd, die ook van toepassing zijn op het bevorderen van de leefbaarheid, veiligheid en aantrekkelijkheid van de openbare ruimte (schoon, heel en veilig; hoogwaardige en kwalitatieve inrichting; het tegengaan van donkere of onzichtbare plekken; zichtlijnen, et cetera). In het vervolg van deze paragraaf gaan we in op een aantal aanvullende handelingsperspectieven.

Smart City en de openbare ruimte

Steeds meer steden in Nederland hanteren inmiddels een Smart City concept, zoals in bijvoorbeeld Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven en Groningen. Met een Smart City wordt een stad bedoeld die bestuurd wordt op basis van data afkomstig uit sensoren of andere (open) databronnen. De stad wordt slim door informatie uit diverse bronnen te combineren voor het verkrijgen van inzichten en het nemen van beslissingen. Met als doel een bijdrage te leveren aan maatschappelijke opgaven.¹²¹ Smart City technologieën kunnen positief bijdragen aan (de beleving van) de openbare ruimte, en daarbij aan de

leefbaarheid en de veiligheid van de stad. Er is al een veelvoud van toepassingsmogelijkheden en er wordt veelvuldig geëxperimenteerd.

Zo maakt Smart mobility het efficiënter om van punt a naar b te komen. Door het combineren van de diverse datastromen, kan men efficiënter zijn of haar reis plannen, met diverse vervoersmogelijkheden die beter op elkaar aansluiten (auto, openbaar vervoer, fiets, in de toekomst misschien zelfs de zelfsturende auto's). Dit draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de stad, een bereikbare stad is immers een aantrekkelijke stad. Smart mobility houdt zich ook bezig met het realtime monitoren en dynamisch sturen van verkeersstromen om de verkeersdoorstroming optimaal te stimuleren.¹²² Met de toenemende verkeersdruk, o.a. door de steeds groter wordende groep van pakketvervoerders en bezorgers is dit van vitaal belang om een verkeersinfarct te voorkomen. Ook komt het de verkeersveiligheid in algemene zin ten goede en de luchtkwaliteit in de stad (minder stilstaan, minder stoppen en weer optrekken).

Een andere toepassing van Smart City technologieën in de openbare ruimte is *intelligente verlichting*. Niet meer een simpele lantaarnpaal die slechts aan en uit gaat, maar verlichting dat zich aanpast aan de situatie. Zo zorgt een Limburgse gemeente bijvoorbeeld voor fellere verlichting in uitgaansgebieden, tot een uur na sluitingstijd.¹²³ Daarnaast kan slimme verlichting uitgerust worden met verschillende sensoren, of zelfs met geluidscamera die verbonden zijn met de meldkamer.¹²⁴ Allemaal maatregelen die de leefbaarheid en veiligheid in de openbare ruimte ten goede komen.

Crowdmanagement met behulp van nieuwe technologieën

Ook crowdmanagement zal een grotere rol gaan spelen bij de verdichting en de groei van de stad. Bij crowdmanagement wordt technologie ingezet om de drukte te bewaken, en waar nodig mensenmassa's te bewaken om de veiligheid te waarborgen. Dit gebeurt op basis van informatie van o.a. de mobiele drukte per zendmast, waarheen de mensenstromen zich bewegen, hoe de sfeer is en waar de hulpverleners zich bevinden. In Eindhoven loopt momenteel een pilot in het uitgaansgebied Stratumseind. Daar hangen allerlei slimme camera's die bijvoorbeeld bezoekers kunnen tellen en een indicatie van de drukte kunnen geven of reageren op bewegingen of geluid. Er kan worden vastgesteld of er wordt gerend, geschreeuwd of geslagen. Ook zijn er sensoren aanwezig die preventief kunnen werken, die 'rustig en kalmerend' licht uitstralen. Een opstootje kan daarmee worden voorkomen. Via gegevens van mobiele telefoons kan ook worden gekeken uit welke woonplaats bezoekers komen. Eventueel rivaliserende groepen supporters kunnen zo snel worden gedetecteerd. Gekoppeld met data uit sensoren die de bieromzet registreren, de temperatuur bijhouden of het aantal auto's in garages tellen, kan een inschatting worden gemaakt of er een verhoogde kans is op ongeregelde heden. Er zijn immers aanwijzingen over de hoeveelheid publiek en (overmatig) drankgebruik. Dergelijk gebruik van sensoren, met als doel om 'meer aan de voorkant' te komen.¹²⁵

Smart City: hoe het niet moet

Naast bovenstaande voorbeelden biedt Smart City nog veel meer mogelijkheden. Smart City Songdo in Zuid-Korea, geeft een goed voorbeeld van de vele Smart City technologieën. Songdo is een hypermoderne stad, waarbij de laatste technologieën nauw verweven zijn met het dagelijks leven. Allerlei data wordt verzameld en geanalyseerd, soms ook zonder dat je het doorhebt, met als doel om het leven in de stad te optimaliseren. Er is echter ook kritiek. Volgens socioloog Richard Sennett gaat de nadruk op efficiëntie ten koste van de leefbaarheid. In Songdo is alles te bedacht en van bovenaf opgelegd, burgers hebben zelf weinig in te brengen in de manier waarop het leven er is georganiseerd.¹²⁶ Alles is zo gedigitaliseerd, dat mensen interactie missen met elkaar. Menselijk contact wordt meer ervaren als koud en afstandelijk.¹²⁷ Laat dit vooral een waarschuwing zijn voor de vele Nederlandse steden die momenteel het Smart City concept omarmen, het is fijn om in een stad te leven waar alles goed geregeld is, maar dat moet niet ten koste gaan van de levendigheid van de stad.

Inrichting publieke ruimte n.a.v. vergrijzing

Behalve de vele mogelijkheden die Smart City met zich meebrengt voor de openbare ruimte, zijn er echter ook andere ingrepen, minder op technologie gebaseerd, die van belang zijn voor een aantrekkelijke, leefbare en veilige openbare ruimte in relatie tot de trends van de verdichtende stad. De in hoofdstuk 2 genoemde dubbele vergrijzing bijvoorbeeld noopt tot een andere inrichting van de openbare ruimte (ruimere trottoirs, autoluwe en -autovrije straten, rollator- en rolstoeltoegankelijke openbare ruimtes en gebouwen), zodat deze toegankelijk blijft voor deze groep. Utrecht sluit hierbij aan met het centrale thema 'Gezond stedelijk leven'. Dit programma moet stedelijk leven voor iedereen mogelijk maken. Om de openbare ruimte in te richten voor de sterk vergrijzende inwoners kunnen stedenbouwkundigen, planologen en specialisten in het veiligheidsdomein de inrichting van de openbare ruimte "beleven" door zich regelmatig in de stad te verplaatsen met een testpak die de achteruitgang van het hoor- en zienvermogen en de geringere mobiliteit van oude ouderen simuleert.¹²⁸

Zorg voor een groene stad, samen met bewoners

Luchtvervuiling, geluidsoverlast, opwarming en hitte-eilanden zorgen voor een ongezond leefmilieu in steden. Met de verdichting van de stad zal dit naar verwachting alleen maar toenemen. Een verdere vergroening van de stad is dan ook noodzakelijk. Zowel vanwege de klimaatveranderingen als om duurzamer te worden, het verlies aan biodiversiteit te verminderen en om hoogwaardige woon- en leefomgevingen, 'quality of living' en 'healthy aging' te realiseren. Daarbij speelt ook de verbetering van de luchtkwaliteit (fijnstof, roet) in stedelijke gebieden een rol. Zo kan stadslandbouw zorgen voor verkorting van transportstromen, lagere transportkosten, minder milieuvuiling elders, versterking van de biodiversiteit en van de lokale, regionale economie. Stadslandbouw kan ook een sociaal-culturele functie vervullen. Het biedt kansen om consumenten recreatief, educatief, voor een baan of als ondernemer te betrekken bij de productie van voedsel. Samen tuinieren, versterkt – vanwege de nieuwe ontmoetingsplekken – ook de sociale cohesie in multiculturele wijken. Kortom de betekenis van stedelijk groen neemt alleen maar toe. Het is niet alleen aangenaam om naar te kijken waardoor de openbare ruimte verbetert, maar het zet aan tot beweging, het is goed voor het leefmilieu, het beperkt het hitte-eiland-effect en geeft ruimte aan water, voedsel en biodiversiteit.

39

Door ook nog eens de bewoners zelf verantwoordelijkheid te geven voor het 'nieuwe groen', wordt de verbinding in de wijk groter en ontstaat een win-win situatie waarbij tegelijkertijd wordt ingezet op het verbeteren van de openbare ruimte en op het verbeteren van de sociale cohesie. Verwijder de stenen en het asfalt van de vele versteende pleinen in de stad, die niet bijdragen aan de interactie tussen bewoners en geen aantrekkelijke en aangename verblijfsgebieden zijn. En geef deze terug aan de bewoners, zodat ze daar zelf mee aan de slag moeten. Dit zal niet overal even goed en gemakkelijk gaan. Maar de winst in interactie kan groot zijn. Zoals in Rotterdam gebeurt. Volgens Ftama Yilmaz-Yildiz voelt zij zich dankzij haar moestuin in Schiebroek Rotterdammer. "Voordat de tuin er was, zat ik de hele dag binnen. Nu ken ik iedereen in de wijk" (Rotterdamviertdestad). De groene pleinen leveren daarbij een bijdrage aan de klimaatopgave van Rotterdam, vergroten de publieke familiariteit en de noodgedwongen sociale organisatie leidt tot informele sociale controle. Als mensen zich collectief inzetten voor groenonderhoud gebeurt dat doorgaans ook met meer respect voor milieu en leefomgeving dan wanneer dit onderhoud door de gemeente zelf of door een ingehuurd groenbedrijf wordt uitgevoerd. Het past ook uitstekend bij de beweging van Happy Streets en stadsstraten. Men kan hierbij zelfs nieuwe technologie inzetten. Zo kunnen de inwoners van Boston een brandkraan adopteren waarvoor zij verantwoordelijk zijn om hem sneeuwvrij te maken ('Adopt-a-Hydrant'). Dit kan Nederlandse stedelijke varianten krijgen.¹²⁹

3.6 Aandacht voor de lokale economie

Met de groei van de stad groeit de economie

Met de groei van het aantal inwoners in de stad groeit ook de verzorgende economie. Hiermee wordt de verzorgende en consumptieve economie een steeds belangrijker onderdeel van de stad. De afgelopen tien jaar wordt al steeds duidelijker dat in het leeuwendeel van de steden de werkgelegenheidsontwikkeling niet samenhangt met de stuwende bedrijvigheid maar alleen nog maar met de verzorgende bedrijvigheid. Van de vijftig grootste gemeenten danken in de afgelopen tien jaar alléén Sittard-Geleen, Hengelo, Deventer, Enschede, Haarlemmermeer, Leiden, Alphen aan den Rijn en Almelo hun werkgelegenheidsontwikkeling deels ook aan de stuwende bedrijvigheid. Alle overige steden (inclusief onder andere Den Haag, Eindhoven, Rotterdam, Utrecht) danken hun werkgelegenheidsontwikkeling alléén aan de bedrijvigheid gerelateerd aan de bevolkingsgroei.¹³⁰

Nieuwe vorm van sociaal ondernemerschap

De transformatie en vernieuwingen in het sociale domein nopen tot velerlei nieuwe vormen van (sociaal) ondernemerschap. Met allerlei mengvormen tussen de formele economie en de meer informele sociale economie in de vorm van buurtzorg, buurtdiensten, buurtbedrijven, wijkontwikkelbedrijven, coöperaties, duurzame energiedienstenbedrijven, stadslandbouw, buurtrestaurants, huiskamerverkopen, lokale munteenheden en allerlei vormen van ruilhandel en gedeelde consumptie en gebruik (o.a. swapstyle, spullendelen, mywheels, WeGo, huizenruil). 'Gebruik' kan belangrijker worden dan 'bezit'. Bedrijven zullen minder producten gaan verkopen en meer product-dienst combinaties verhuren. Over het algemeen kan dat zorgen voor positieve economische, sociale en ecologische effecten. Maar er kan ook sprake zijn van oneerlijke concurrentie, overlast bij huizendelen en thuishoken, stijgende huizenprijzen, toenemende sociale ongelijkheid (wie wat heeft, kan delen; wie niets heeft, kan ook niets delen) en sociale en technologische discriminatie (zonder smartphone en creditcard kun je bijvoorbeeld Uber niet gebruiken).

40

Aantrekkelijke en veilige binnenstad

De aantrekkingskracht van de stad wordt in belangrijke mate verklaard door de voorzieningen en de consumptiemogelijkheden (luxueuze winkels, beleving, cultuur, uitgangsmogelijkheden, horeca, goede restaurants). In vele binnensteden zijn na 17:00/18:00 uur de winkels gesloten en komt het avondleven (uitgaan, horeca e.d.) en de nieuwe drukte op straat nog niet op gang. Door in de binnensteden het gat tussen het sluiten van de winkels en het op stoom komen van de horeca te sluiten, wordt de aantrekkelijkheid van de binnensteden, en de veiligheid, verder vergroot. Dit kan door de dag te verlengen (winkels langer open), de avond te vervroegen (uitgaanspubliek eerder naar de stad lokken), door functies te mengen (wonen, werken, recreëren) en het opvullen van het gat (iets speciaal programmeren om daggasten langer vast te houden en om avondgasten eerder te laten komen). In het project 'Avondstad' van Eindhoven, Zwolle, Den Haag en Gouda blijkt dat als een binnenstadstraat minimaal twee, liefst meer functies heeft, mensen op verschillende tijdstippen de deur uitgaan en de levendigheid en daarmee de leefbaarheid toeneemt.

Functiemenging en blurring mogelijk maken

In de stedelijke economie raken de functies op het gebied van bijvoorbeeld horeca, detailhandel en dienstverlening steeds meer vermengd. Door meer functiemenging mogelijk te maken, wordt de diversificatie in de economie bevorderd en kan de monotonie van de woonwijken uit de zestiger en zeventiger jaren van de vorige eeuw doorbroken worden. Door werken in leegstaande winkelpanden, pakhuizen, garages, parkeerplinten, hoekwoningen e.d. toe te staan, ontstaan meer mogelijkheden voor werk- en broedplaatsfuncties in de wijken. Dit komt de levendigheid, aantrekkelijk en bedrijvigheid in de wijken van de stad ten goede. Een les die Jane Jacobs ons bijna vijftig jaar geleden al leerde. De

economische tendensen zijn duidelijk. Tegelijkertijd worden de mogelijkheden voor 'blurring' en functiemenging beïnvloed door belemmerende of stimulerende regelgeving.

Monopolioïde macht van de Tech giganten, privacy en veiligheid

Specifieke publieke aandacht vraagt ook de toenemende monopolioïde macht van de Internetgiganten als Google, Facebook, Apple, Amazon en Alibaba. Een steeds groter deel van de economie is gericht op het toegang krijgen tot nieuwe data en het ontwikkelen van technieken om die data te analyseren (algoritmes, kunstmatige intelligentie). Met digitale platforms worden primaire data verzameld en verwerkt tot lucratieve nieuwe producten en diensten. De macht ligt bij diegenen die het platform ontwerpen, sturen en de geproduceerde data kunnen monopoliseren. Er is nog nauwelijks een goed publiek antwoord tegen de cumulatie van data bij een zeer beperkt aantal buitenlandse bedrijven waarvan wij steeds afhankelijker zijn en die ons steeds afhankelijker maken. Publieke vragen die beantwoord moeten worden zijn: hoe werkt de black box van de algoritmen, wie beschikt over de data, wie heeft toegang tot de data en hoe zit het met de privacy en identiteitsfraude?

BedrijvenInvesteringsZones om leefbaarheid, kwaliteit en veiligheid in bedrijfsomgevingen te realiseren

Vele steden proberen de veiligheid van en de kwaliteit van de bedrijfsomgeving rond bedrijfsactiviteiten te bevorderen door een BedrijvenInvesteringsZone (BIZ) in te richten. Een BIZ is een afgebakend gebied zoals een winkelstraat of een bedrijventerrein waarbinnen ondernemers en/of de eigenaren samen investeren in promotie, kwaliteit, leefbaarheid, aantrekkelijkheid en/of veiligheid. Ondernemers en/of eigenaren stellen samen een BIZ-plan op, met daarin welke activiteiten men wil uitvoeren en welke begroting daarbij hoort. Als de gemeente met het plan akkoord gaat en er voldoende draagvlak is, stelt de gemeenteraad een heffing in voor alle ondernemers/ eigenaren in het betreffende gebied (BIZ-bijdrage).

In vele steden en landen zijn de BIZ'en geëvalueerd. De conclusie is dat de attractiviteit en de netheid (schoon en heel) van de meeste gebieden is verbeterd. Daarnaast is in de meeste BIZ-gebieden de sociale- en uitgaansveiligheid (als gevolg van de BIZ) verbeterd en heeft de BIZ in bepaalde gebieden bijgedragen aan verduurzaming van het gebied. In het Verenigd Koninkrijk en in de Verenigde Staten zijn de BIZ'en succesvol in het verminderen van de criminaliteit, maar door het waterbedeffect verplaatst de criminaliteit zich naar andere wijken. Ook zorgt de BIZ voor een hogere vastgoedwaarde wat met het oog op de huurprijzen nadelig kan uitwerken voor lokale bewoners en kleine ondernemers. Voor zover bekend is van dergelijke effecten in Nederland geen sprake.

De wenselijke omvang van een BIZ-gebied wordt sterk bepaald door de mate waarin de ondernemers zich betrokken voelen bij en identificeren met het gebied. In Amsterdam is dat vaak de eigen straat en niet verder. In Amsterdam zijn veel winkelstraten historisch gegroeid en hebben een eigen identiteit en verzorgingsfunctie. In Eindhoven en Rotterdam voelt de hele binnenstad, na de oorlog, als één identiteit en wordt daarvoor een BIZ opgericht. Anders steden, zoals Utrecht, hebben een Ondernemersfonds voor de hele stad.¹³¹

Tegengaan economische criminaliteit: afpakken crimineel geld onvoldoende

Jaarlijks gaat er naar schatting 30 tot 40 miljard euro om in het criminele circuit. Een deel van deze middelen komen in de economie in omloop door middel van legale bedrijven. Veel criminelen bezitten namelijk naast hun criminele activiteiten één of meerdere legale bedrijven (kledingwinkel, horeca, kringloopwinkel, schoonheidssalon, shisha lounge). In veel gevallen zijn deze ondernemingen bedoeld om zowel crimineel geld te investeren als om crimineel geld wit te wassen.

De criminele activiteiten en het witwassen zijn niet of nauwelijks te bestrijden door de crimineel verkregen financiële middelen af te pakken. In 2017 is meer dan € 171 miljoen afgepakt; dit is ietsje meer dan één procent van de € 16 miljard die witgewassen moet worden.¹³² Ook het Europese Parlement is er zich van bewust dat van de illegale markt in de Europese Unie (ongeveer 110 miljard euro) nog geen één procent wordt afgepakt. Zij heeft daarom ingestemd met een Europese "Pluk-ze-

wet". Of de City Deal 'Zicht op Ondernijning', en het combineren van de beschikbare data van verschillende organisaties, inmiddels in het afpakken van criminele gelden en goederen verbetering heeft gebracht, is een open vraag.

De Wet Bibob als belangrijk instrument voor lokale overheden

Met de Wet Bibob kunnen steden en andere bestuursorganen de achtergrond van een (rechts)persoon onderzoeken in het kader van vergunning- en subsidieverlening, bij het aangaan van een vastgoedtransactie of bij de gunning van een overheidsopdracht. Als er een ernstig gevaar bestaat dat de aanvrager of zijn zakelijke omgeving crimineel verkregen vermogen gebruikt of nieuwe strafbare feiten zal plegen in het licht van zijn bedrijfsvoering, kan de gemeente weigeren om met hem in zee te gaan. Zo wordt voorkomen dat de overheid criminele activiteiten faciliteert en wordt de bonafide ondernemer beschermd tegen oneerlijke concurrentie. Gemeenten kunnen het Landelijk Bureau Bibob (LBB) verzoeken onderzoek te verrichten. Het LBB raadpleegt bij dat onderzoek een groot aantal open en gesloten informatiebronnen over de betrokkene en zijn zakelijke omgeving en komt uiteindelijk tot een conclusie over de mate van gevaar als bedoeld in artikel 3 van de Wet Bibob. De meeste verzoeken komen van de grote steden, waarbij het aantal verzoeken uit Rotterdam drie keer hoger is dan het aantal verzoeken uit Amsterdam. De meeste adviesaanvragen hebben betrekking op de horecasector. Vastgoed maakt vier procent uit van de adviesaanvragen. Het LBB maakt ook de intrigerende opmerking dat de (de)centrale overheden, die jaarlijks miljarden euro's aan subsidies verstrekken, nog onvoldoende gebruik maken van de mogelijkheden die de Wet Bibob biedt om crimineel misbruik van subsidies te voorkomen.¹³³

Preventieve aanpak met focus op de financiering van bedrijfsactiviteiten

42

Door de verbeterde samenwerking van de Financial Intelligence Unit Nederland tussen en met de Nationale Politie, het Openbaar Ministerie en de gemeente Amsterdam concentreert de preventieve toetsing zich op de *financiering* (crimineel of niet) van de bedrijfsactiviteit. Deze aanpak is ontwikkeld ten aanzien van horecaondernemers in de Amsterdamse binnenstad. Een niet-transparante financiering kan leiden tot weigering van de horecaverunning. Een BIBOB-procedure is door deze samenwerking niet meer noodzakelijk. Deze nieuwe aanpak kan op termijn leiden tot een sterke vermindering van onderhandse financieringen in de horeca en het ondermijnende effect hiervan op de stad verminderen.¹³⁴

4 Epiloog

Veiligheid in de stad heeft raakvlakken met vele andere beleidsterreinen

Het borgen van veiligheid, het bestrijden van criminaliteit en ondermijning, en het verminderen van overlast kan niet alleen door de justitiële en veiligheidsketen gerealiseerd worden. Veiligheid in de stad staat niet op zichzelf maar heeft raakvlakken met vele andere (beleids-)terreinen. Daar waar voorheen veiligheid en (het tegengaan van) criminaliteit vooral de taak was van politie, justitie en openbaar ministerie is er nu steeds meer een verschuiving van taken en verantwoordelijkheden richting de burgemeesters en de gemeente in brede zin zichtbaar. Steeds meer wordt er, naast repressie, ingezet op preventie, waarbij gemeenten nadrukkelijk in het vizier komen als strategische partner. Preventie op het gebied van sociaal kwetsbaren en verwarde personen, op het gebied van het bevorderen van een veilige leefomgeving en het verbeteren van de leefbaarheid. Veiligheidsbeleid en veiligheidsvraagstukken worden steeds meer gezien in relatie tot sociale en economische vraagstukken en vraagstukken in de fysieke omgeving van de stad. De stedelijke verdichting maakt deze samenhang alleen maar steeds belangrijker.

Deze nieuwe maatschappelijke opgave moeten rijk en gemeenten – met behoud van ieders verantwoordelijkheden – gezamenlijk aan moeten pakken. In deze epiloog zetten we om de discussie te prikkelen de belangrijkste conclusies van deze trendstudie verscherpt neer. Het thema krijgt daarmee de hogere plaats op de politieke agenda die het verdient. Een bredere definitie van de maatschappelijke opgave rondom stedelijke verdichting en veiligheid vermindert verder de kans op tunnelvisie en bevordert bovendien het bedenken van out of the box oplossingen tijdens de conferentie.

43

Alle kennis is voorhanden om stedelijke verdichting en veiligheid goed te integreren

De vraagstukken rond stedelijke verdichting en veiligheid zijn minder 'wicked' dan vaak wordt gedacht. Op veel terreinen (veilig ontwerpen en beheren van gebieden en gebouwen, het bevorderen dat stedelingen vertrouwd zijn met elkaar door toevallige ontmoetingen, het realiseren van kwaliteit in de publieke ruimte e.d.) weten wij wat er aan de hand is, wat we willen bereiken en hoe we het kunnen bereiken.

Er lijkt eerder sprake van te zijn dat de stedelijke verdichting en veiligheid als een probleem wordt ervaren omdat de professionals in het stedenbouwkundige, sociale, economisch en veiligheidsdomein in de steden onvoldoende de handen ineen slaan en elkaars taal onvoldoende spreken. Bezien zal ook moeten worden of de landelijke randvoorwaarden voldoende behulpzaam zijn. De evaluatie van de Woningwet, de mogelijkheden van woningbouwcorporaties om aandacht te besteden aan leefbaarheidsvraagstukken, het eventueel herzien van de dominante beleidslijn in de extramuralisering, en de nieuwe Omgevingswet bieden in dat opzicht wellicht kansen

In de relatie tussen stedelijke verdichting en veiligheid is het van belang dat de stedenbouwkundige dienst van de gemeente openstaan voor het belang van veiligheid voor bewoners als een essentieel onderdeel van de kwaliteit, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad. Daartoe zullen stedenbouwkundige planners en strategische veiligheidsadviseurs van de Directies Openbare Orde en Veiligheid in een vroegtijdig stadium met elkaar in gesprek moeten. Hoe dit concreet handen en voeten kan krijgen, dienen deze professionals in de komende jaren uit te werken. Want de inrichting van de stad in het hier en nu, bepaalt het criminaliteitsniveau en de veiligheidsbeleving over tien jaar en verder. Dat het deze kant op kan gaan, is ook niet uitgesloten omdat in de steden de wijkteams 'leefbaarheid' en 'sociaal' (sociale wijkteams) in toenemende mate samenwerken. Als de veiligheidsexpertise in de gemeente daarbij betrokken wordt dan kunnen de verdichte steden aantrekkelijker, leefbaarder en veiliger worden.

Stedelijke verdichting gaat in Nederland zeer geleidelijk

De Nationale Woonagenda geeft aan dat er tot 2025 zo'n 700.000 woningen gebouwd moeten worden. Deels vervanging en deels uitbreiding. Dat betekent een bouwopgave van zo'n 75.000 nieuwe woningen per jaar. In de afgelopen 23 jaar is dat aantal slechts in acht van de drieëntwintig jaar overtroffen. De groei en de kwantitatieve bouw- en transformatieopgave in de G4-steden is aanzienlijk. In Amsterdam 'kookt de woningmarkt over', in Rotterdam is het motto 'bouwen, bouwen en bouwen' en Den Haag zet binnenstedelijk in op het Central Innovation District (CID) tussen en rondom de drie NS-stations. Hier moeten 18.000 woningen worden toegevoegd; bijna een verdubbeling van het huidige aantal woningen in dit gebied. Dat zal vooral met hoogbouw gaan.

De hoge kwantitatieve doelstellingen die overal in de steden worden geformuleerd, zijn vooral nodig omdat in de crisis te weinig is gebouwd. De steden zijn bezig met een inhaaleffect om de tekortschietende bouw uit de crisisjaren in te halen. De bevolkings- en huishoudprognoses voor de komende twintig jaar geven absoluut geen aanleiding voor paniek. Zelfs in de snelgroeiende grote steden is de bevolkings- en huishoudensgroei slechts om en nabij één procent per jaar. Met de sterk vergrijzende bevolking wordt het op termijn zelfs een opgave om de woningen die vrijkomen als de laatst overleden partner is overleden weer bezet te krijgen.

De structurele opgave is, met uitzondering van de verkeers-, vervoers- en mobiliteitsopgave, eerder kwalitatief dan kwantitatief. Het gevaar bestaat dat – net zoals diverse malen in het verleden – vanwege de druk op de woningmarkt, de ideeën van de projectontwikkelaars en de druk van beleggers 'veel', 'snel' en 'goedkoop' de boventoon gaat voeren in de stedelijke verdichting. En dat de vraag niet meer beantwoord wordt of de woningen en de bijbehorende publieke ruimte de kwaliteit hebben om honderd jaar mee te gaan. Bij een kwalitatieve focus gaat het om organische gebiedsontwikkeling, fysieke acupunctuur, het stapsgewijs verbeteren en transformeren van de woningvoorraad, de woningvoorraad aanpassen aan de sterke groei van het aantal eenpersoonshuishoudens (splitsen, kleiner bouwen), het stapsgewijs verbeteren van de leefomgeving, functies mengen, de straten autovrij maken, trottoirs verbreden en de publieke familiariteit versterken. Diverse voorbeelden in Nederland laten zien dat juist een *geleidelijke* instroom van nieuwe inwoners niet hoeft te leiden tot een afname van het onderlinge vertrouwen. Mensen moeten de tijd krijgen om te wennen aan het leven tussen 'anderen'. Het duurt even voordat onbekende vreemden bekende vreemden worden.

Veel historische kennis voorhanden die gebruikt, hergebruikt en geactualiseerd kan worden

In de mindset van veel mensen staat verdichting gelijk aan hoogbouw. Veel historische voorbeelden, steden in het buitenland en enkele gebiedsontwikkelingen in Nederland laten zien dat dat niet hoeft. Er zijn stedelijke weefsels die zonder hoogbouw grote dichtheden realiseren. Verdichting gaat veel verder dan meer mensen op een vierkante kilometer huisvesten. Het gaat om polycentrisch bouwen, leefbaarheid, het creëren van minicentra, buurten met een functiemix van wonen, werken, uitgaan en parken, zodat de noodzaak om de auto te pakken ontbreekt. Er is een duidelijke link met duurzaamheid én sociale diversiteit. Een prachtig voorbeeld van uitgebalanceerde verdichting is Hafencity in Hamburg, de grootste binnenstedelijke herontwikkeling van Europa. Alle positieve aspecten van verdichting zie je op evenwichtige wijze in dat enorme, voormalige Hamburgse havengebied terug zonder dat je ook maar een keer het gevoel krijgt als je daar rondloopt van 'wat is het hier toch vol en benauwd'. Hoe het niet moet laat Frankfurt zien: te veel hoogbouw te dicht op elkaar, zodat er nog amper zonlicht en open ruimte is en te veel plekken die niet levendig zijn en na kantoortijd uitgestorven zijn. Het gevaar van hoogbouw is ook dat de sociale scheidslijnen toenemen. Dat de rijke inwoners in de grote woontorens wonen en de minder-rijke inwoners verdreven worden naar de rand van de stad. Een ongemakkelijke combinatie, die de leefbaarheid, sociale cohesie en veiligheid niet ten goede komt.

'Goede' verdichting betekent een mix van inkomens- en bevolkingsgroepen en niet perse een privétuin, maar wel een gemeenschappelijke tuin of een parkje in de buurt en toegang tot alle voorzieningen. Verdichting en goede openbare ruimte en effectief groen zijn communicerende vaten. Goede verdichting kan een katalysator zijn voor de toekomstige groei en aantrekkingskracht van steden. Zorg en bevorder, door de goede verdichting en een passend stedelijk weefsel (niet perse hoogbouw) voor 'het ballet' in de straat. De complexe dans van elkaar groetende buurtbewoners, passanten, straatverkopers, winkeliers, cafébezoekers, auto's en bussen. Een onzichtbaar, complex systeem dat eigenlijk vanzelf tot een prettig evenwicht komt en in de loop van de jaren organisch groeit. Buurtjes waar mensen zich medeverantwoordelijk voelen, een beetje op elkaar letten, waar alle voorzieningen om de hoek liggen, waar groen, cultuur en werk voorhanden zijn. Kortom, verdichte buurten waar de meeste mensen domweg gelukkig zijn.

Ga prudent om met grootse vergezichten en wilde toekomstplannen

Grote bedrijven als IBM, Cisco en Siemens storten zich op de stedelijke markt om hun *Smart City solutions* te verkopen. De verwachtingen zijn hooggespannen; wereldwijd zou het gaan om een markt van honderd miljard dollar. De belofte is dat alles wat een stad nodig heeft, gesystematiseerd wordt in een supersysteem van netwerken (nutsvoorzieningen, verkeer en vervoer, communicatie, bevoorrading, afvalverwerking, onderwijs, veiligheid, zorg, cultuur, onderhoud, planning). In de Verenigde Staten zien wij lokale overheden - allereerst in Boston, Chicago en New York – de toenemende hoeveelheid data gebruiken om de planning, de dienstverlening en de betrokkenheid van burgers te verbeteren. Steden worden zich er bewust van dat de beschikbare gegevens en de infrastructuur om ze te analyseren op termijn net zo belangrijk worden voor het welzijn van de burgers dan het energienet en het transportsysteem. Dit vergt wel de integratie van de informatiesystemen, beschikbare data over alle afdelingen en diensten heen en vele gekwalificeerde data-analisten. Minder bewustwording is er over de veiligheids- en privacyaspecten en de (on)wenselijkheid van de enorme informatiemacht die bedrijven als Facebook en Google gaan krijgen en op termijn de autofabrikanten. Ook is er minder aandacht voor de neveneffecten die kunnen optreden in de ruimtelijke ordening als de vastgoedwaarden zich aanpassen aan inzichten over de 'echte hotspots' in de stad. Sociale tweedelingen kunnen vergroot worden als nieuwe perifere zones en ruimtelijke ongelijkheden bestaan en als burgers moeten gaan betalen voor het gebruik van allerlei diensten. Verder stelt voor het eerst in de geschiedenis de technologie de overheid in staat vrijwel totale controle te verwerven over de bevolking. Zodat een relevante normatieve vraag is: hoe wordt de politiek-bestuurlijke controle in de Smart City vormgegeven?

45

De trendanalyse benadrukt dat de Smart City ontwikkeling niet de enige weg is. Om de aantrekkelijkheid, leefbaarheid, sociale cohesie en veiligheid te verbeteren moeten we met vormen van goede verdichting dicht bij elkaar gaan wonen en werken, kleiner gaan wonen, elkaar veel zien en ontmoeten. Niet alleen digitaal, maar juist ook in de fysieke wereld. Daarom kruipt iedereen naar elkaar toe, ontstaan er informele plekken voor lijfelijke ontmoetingen, campussen, coalities en kantoortuinen en worden er steeds meer congressen georganiseerd. Met autovrije en autoluwe straten (ook voor de vergrijzende bevolking) wordt de straat als het ware teruggegeven aan de gebruikers. De straat en publieke ruimte als de 'huiskamer' van de buurt, waar sociaal eigenaarschap en zelfbeheer centraal staan.

De burger kan daarbij meer greep op 'het systeem' krijgen door een versterking van de publieke sector als symbool van gezamenlijkheid, het stimuleren van actief burgerschap en het versterken van de participatieve en representatieve democratie. Dit kan burgers met elkaar verbinden, hen meer greep op de samenleving geven en tot nieuwe vormen van solidariteit leiden. Beelden, symbolen en verhalen zijn daarbij vaak belangrijker dan feiten en statistieken. De werkelijkheid zoals we die ervaren is rommelig

en tegenstrijdig. Daarom construeren we ons eigen verhaal over de samenleving, dat vaak 'echter' aanvoelt dan de werkelijkheid. Sociale cohesie is niet alleen een kwestie van cijfers – verrichten we genoeg vrijwilligerswerk? – maar vooral ook van symboliek. Voelen wij ons verbonden met een groter geheel?

Met een democratische investeringsagenda kunnen nieuwe participatievormen (organische gebiedsontwikkeling, digitale participatietools en deliberatieve besluitvorming) ingebed worden in de standaardprocedures van gebiedsontwikkeling. Voorbeelden hiervan zijn er in Utrecht, Rotterdam, Berlijn en New York. Wanneer het lukt om een koppeling te maken tussen de fysieke verdichtingsopgave en de bestaande sociale, economische, ecologische en veiligheidsvraagstukken in een buurt kan de hele operatie voor meerwaarde zorgen voor de nieuwe en bestaande bewoners en gebruikers. Nieuwe technologieën (buurtapps, geurkaarten die burgers helpen om xtc- en crystal meth labs te herkennen, burgers die met hun smartphone de luchtkwaliteit meten en doorgeven) kunnen de verbondenheid bevorderen, burgers zeggenschap geven over hun omgeving, de veiligheid vergroten en de onveiligheidsgevoelens verbeteren.

Eindnoten

- ¹¹ Dam de Voogt, "Over drie, vier jaar slaat de woningmarkt om" (interview met Johan Conijn), in: *NRC Handelsblad*, 6 februari 2019.
- ² M. Elsinga en F. Wassenberg, *Kleine criminaliteit en naoorlogse etagebouw*, eindrapport, DUP, Delft, 1991, blz. 17.
- ³ De grote steden en stedelijke regio's realiseren agglomeratievoordelen door 'learning', 'sharing' en 'matching'. Bij 'learning' gaat het over kennis spillovers die beter gedijen in dichtbevolkte gebieden waar toevallige ontmoetingen en face-to-face ontmoetingen veelvuldig plaatsvinden en waar de uitwisseling van impliciete kennis (tacit knowledge) relatief eenvoudig is. Bij 'sharing' gaat het over het delen van input. Dichtbevolkte gebieden maken specialisatie en arbeidsdeling makkelijker mogelijk. Dit stelt ondernemingen in staat om schaalvoordelen te behalen. Bij 'matching' gaat het om de omvang, dikte en kwaliteit van matching op de arbeidsmarkt. Deze agglomeratievoordelen zijn ook van belang voor de consumptiekant van de stad. De hoge dichtheid van mensen in steden zorgt dat er allerlei voorzieningen kunnen zijn. Gespecialiseerde winkels, hoogwaardige restaurants, cafés, terrassen, theaters, musea, cultuur, uitgaansgelegenheden en dergelijke. Deze voorzieningen gedijen en krijgen extra cachet in cultureel erfgoed, monumenten en historische panden. Als de hoogwaardige voorzieningen bovendien samen gaan met aantrekkelijke en gevarieerde woon- en leefmilieus in stad én omgeving ontstaan krachtige steden. Uit empirisch onderzoek blijkt dat de agglomeratievoordelen kunnen leiden tot 2 tot 5 procent hogere productiviteit (en hogere lonen).
- ⁴ The Economist, *Little London. Metropolitan growing pains* en *Living in London. The gap tightens*, 30 april 2016, blz. 8, 9, 30 en 31. Het Financieele Dagblad, *Projectontwikkelaars kunnen de groei in Berlijn niet bijbenen*, 4 mei 2016, blz. 7.
- ⁵ Gerard Marlet, Marten Middeldorp, Roderik Ponds en Clemens van Woerkens, *Atlas voor gemeenten 2019. Groei & krimp*, Utrecht, 2019, blz. 15, 18 en 19; CBS, *Statline* (bevolking Amsterdam op 1 januari 2019).
- ⁶ Edwin Buitelaar, Anet Weterings, Otto Raspe, Olaf Jonkeren en Willem Boeterman, *De verdeelde triomf. Verkenning van stedelijk-economische ongelijkheid en opties voor beleid*, Planbureau voor de Leefomgeving, Ruimtelijke Verkenningen 2016, Den Haag, 2016.
- ⁷ De uitzondering op de regel voor de G40-steden zijn Emmen, Heerlen, Maastricht en Sittard-Geleen met een negatieve natuurlijke aanwas in de periode 2000 tot 2017 en Heerlen, Hengelo, Dordrecht, Roosendaal, Sittard-Geleen en Zoetermeer met een negatief (vaak gering) buitenlands migratiesaldo in dezelfde periode. Voor de toekomst zijn de uitzonderingen op de regel Almelo, Apeldoorn, Emmen, Heerlen, Hengelo, Roosendaal, Sittard-Geleen en Venlo (negatieve natuurlijke aanwas) en Assen, Emmen, Enschede, Helmond, Hengelo, Nijmegen, Roosendaal en Zwolle (negatief buitenlands migratiesaldo). Wel zijn er tussen 1988 en 2017 belangrijke verschillen tussen de steden in de mate waarin de buitenlandse migratie uit niet-Westerse landen bedraagt aan de bevolkingsontwikkeling. Gerard Marlet, Marten Middeldorp, Roderik Ponds en Clemens van Woerkens, *Atlas voor gemeenten 2019. Groei & krimp*, Utrecht, 2019, blz. 231.
- ⁸ CBS, gegevens 'criminaliteit' 21 november 2018; <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2018/47/criminaliteit>.
- ⁹ Godfried Engbersen e.a., *Geen tijd te verliezen: van opvang naar integratie van asielmigranten*, WRR-Policy Brief 4, SCP/WODC/WRR, Den Haag, 2015, blz. 15 - 21.
- ¹⁰ Cok Vrooman, Mérove Gijsberts, Jeroen Boelhouwer, *Verschil in Nederland. Sociaal en Cultureel Rapport 2014*, Sociaal en Cultureel Planbureau, Den Haag, 2014, blz. 263, 274, 276 en 277; Tim Sweijs e.a., *Naar een visie op Amsterdamse stedelijke veiligheid*, The Hague Centre for Strategic Studies, Den Haag, s.a., blz. 74-78; Ruud Koopmans, *Het vervallen huis van de islam. Over de crisis van de Islamitische wereld*, Amsterdam, 2019; Godfried Engbersen e.a., *Geen tijd te verliezen: van opvang naar integratie van asielmigranten*, WRR-Policy Brief 4, SCP/WODC/WRR, Den Haag, 2015.
- ¹¹ Kersten Nabielek, Sanne Boschman, Arjan Harbers, Maarten Oiek en Auke Vlonk, *Stedelijke verdichting: een ruimtelijke verkenning van binnenstedelijk wonen en werken*, Den Haag, Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), Den Haag, 2012, blz. 9.
- ¹² P. Tordoir, A. Poorthuis en P. Renooy, *De veranderende geografie van Nederland. De opgaven op mesoniveau*, Amsterdam, 2015.
- ¹³ Blog van de bestuurskundige Wim Derksen, *De demograaf en de stad*, 13 mei 2019; <http://www.wimderksen.com/2019/05/13/de-demograaf-en-de-stad/>
- ¹⁴ Zef Hemel, *Te lang een utopie voorspiegeld*, in: VG Visie Nieuwsbrief 'Toekomst van de stad', juni 2019.
- ¹⁵ Cody Hochstenbach, "Kansen en ongelijkheid op de Amsterdams woningmarkt", in: Herman van de Werfhorst en Erna van Hest, *Gelijke kansen in de stad, Amsterdam, 2019, blz. 216*.
- ¹⁶ Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC), 'Dalende jeugdcriminaliteit', *Justitiële verkenningen*, jrg. 43, no. 1, maart 2017.
- ¹⁷ The Economist, *Little London. Metropolitan growing pains* en *Living in London. The gap tightens*, 30 april 2016.
- ¹⁸ Mathijs Bouman, "Wij worden ouder, de economie vergrijsst. Maar dan komt de robot en kijk eens, we groeien weer", in: *Het Financieele Dagblad*, 25 februari 2017.

- ¹⁹ Recentelijk heeft McKinsey becijferd welke gedeelde opbrengsten en gemiste maatschappelijke baten gepaard gaan met de sterke voorkeur voor deeltijdarbeid in Nederland. Als Nederland op het vlak van gendergelijkheid net zo goed zou scoren als de best presterende landen om ons heen, zou de economie een extra impuls krijgen van € 114 miljard, oftewel 17 procent. Bij volledige gelijkheid van mannen en vrouwen zouden alle Nederlanders samen € 221 miljard rijker zijn, een toename van 32 procent. En als alle in deeltijd werkende vrouwen in de zorg en het onderwijs één uur extra zouden werken per week zouden de tekorten aan verpleegkundigen en onderwijzers opgelost zijn. Wieteke Graven en Mekala Krishnan, *Het potentieel pakken: de waarde van meer gelijkheid tussen mannen en vrouwen op de Nederlandse arbeidsmarkt*, McKinsey Global Institute, Amsterdam/Boston, september 2018.
- ²⁰ Cok Vrooman, Mérove Gijsberts en Jeroen Boelhouwer (red.), *Vershil in Nederland. Sociaal en Cultureel Rapport 2014*, Sociaal en Cultureel Planbureau, Den Haag, 2014.
- ²¹ Roel Jennissen, Godfried Engbersen, Meike Bokhorst en Mark Bovens, *De nieuwe verscheidenheid. Toenemende diversiteit naar herkomst in Nederland*, Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, Den Haag, 2018, blz. 187 en 191; David Goodhart, *The Road to Somewhere, The New Tribes Shaping British Politics*, Londen, 2017.
- ²² Commissie kleine criminaliteit (commissie Roethof), *Eindrapport Commissie kleine criminaliteit*, Den Haag, 1986; Ministerie van Justitie, *Samenleving en criminaliteit*, Den Haag, 1985.
- ²³ Roel Jennissen, Godfried Engbersen, Meike Bokhorst en Mark Bovens, *De nieuwe verscheidenheid. Toenemende diversiteit naar herkomst in Nederland*, Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, Den Haag, 2018.
- ²⁴ Beate Volker, "Sociale cohesie in woonbuurten", in: Herman van de Werfhorst en Erna van Hest (red.), *Gelijke kansen in de stad*, Amsterdam, 2019, blz. 138.
- ²⁵ In een range tussen de 10 procent en 50 procent niet-Westerse alloctonen is de relatie tussen hun aandeel en het aandeel mensen dat ontevreden is met de bevolking bijna perfect lineair. Elke tien procent niet-Westerse alloctonen meer levert 6½ procent meer ontevreden mensen op met de samenstelling van de bevolking in de buurt. Als er meer dan 50 procent niet-Westerse alloctonen in een buurt woont, lijkt de samenhang te verdwijnen en levert een groter aandeel niet-Westerse alloctonen geen grote aandeel ontevreden bewoners op. K. Leidelmeijer, J. van Linsel en I. Giesbers, *Kwaliteit van buurt en straat tussen feit en fictie*, Rigo Research en Advies i.o.v. het ministerie van VROM (Wonen, Wijken en Integratie), Amsterdam, 2009, blz. 31, 32.
- ²⁶ Van 2017 tot 2040 neemt in Amsterdam naar verwachting het aantal inwoners met 25 procent toe (2 procentpunt hoger dan in de prognose van het CBS/PBL), het aantal huishoudens met 28 procent en het aantal woningen met 21 procent. Bron: Gemeente Amsterdam in cijfers 2018 en 2019 (Onderzoek, Informatie en Statistiek); provincie Noord-Holland, bevolkingsprognoses 2017-2040 per gemeente.
- ²⁷ De ontwikkelingen van hoogbouw zijn uitvoerig beschreven. Zie bijv. R. Turkington, R. van Kempen en F. Wassenberg, *High-rise housing in Europe; Current trends and future prospects*, Delft, 2004; Frank. Wassenberg, *Large housing estates: ideas, rise, fall and recovery. The Bijlmermeer and beyond*, Delft, 2013.
- ²⁸ Volgens Uytengaak is in de loop van de twintigste eeuw veel intuïtieve kennis over stedenbouw verloren gegaan in Nederland. In oude, traditionele steden zijn alle facetten van de bebouwing zeven keer tegen het licht gehouden en verder verrijnd wegens de noodzaak om met de ruimte te woekeren. Daarom zijn oude steden veel sensitiever gebouwd dan nieuwe steden. Om misstanden te voorkomen, hebben architecten nu te maken met tal van regels van het Bouwbesluit. Die regels zijn vaak zo bindend en simpel dat ze nadenken en subtiele oplossingen in de weg staan. Neem nu zoiets als lichttoetreding in de woning. Daarvoor is de zogenaamde belemmeringshoek de maatstaf. Die bepaalt hoe ver gebouwen van elkaar moeten staan. Maar deze parameter is niet meer dan de hoek van de lijn van de daklijst van het ene gebouw naar de voet van het gebouw ertegenover. Dat zegt wel iets over het licht op de gevel, maar de lichttoetreding in de woning op de begane grond wordt ook bepaald door de verdiepingshoogte. Daarom kennen veel oude woningen afnemende verdiepingshoogten. De onderstel verdieping is vaak 3½ keer zo hoog of nog hoger en bestaat grotendeels uit ramen. Hierdoor kunnen de woningen veel dieper worden dan negen meter. Soms zijn ze, dankzij een lichteof in het achterhuis meer dan 20 meter diep. Hogere verdiepingen worden steeds lager. Je moet de belemmeringshoek combineren met de verdiepingshoogte, maar dat gebeurt nu niet. Een architect van nu richt zich op de regels, tekent een gebouw en vraagt de bouwfysicus en de installateur het klimaat te regelen. Rudy Uytengaak, *Steden vol ruimte. Kwaliteiten van verdichting*, Uitgeverij 0.10, Rotterdam, 2008; zie ook www.stedenvolruimte.nl met de tarratelescoop; Bernard Hulsman, "Die domme steden", in: *De Volkskrant*, 21 februari 2009 (interview met Rudy Uytengaak); Mirjam Schöttelndreier, "Interview De Kloof. Architect Sjoerd Soeters over de woningbouw: 'Hou op met dat stapelen in torenflats'", in: *De Volkskrant*, 6 juni 2019.
- ²⁹ Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities, New York, 1961*; Simon Franke en Gert-Jan Hospers, "De actualiteit van Jane Jacobs", in: Simon Franke en Gert-Jan Hospers (red.), *De levende stad. Over de hedendaagse betekenis van Jane Jacobs*, Amsterdam, 2009, blz. 8, 9 en 10.
- ³⁰ Talja Blokland, *Veiligheidsbeleving en sociale controle in de grote stad*, Amsterdam, 2009, blz. 256.
- ³¹ Planbureau voor de Leefomgeving, *De verdeelde triomf. Verkenning van stedelijk-economische ongelijkheid en opties voor beleid*, Ruimtelijke Verkenningen 2016, Den Haag, 2016. Otto Raspe, Martijn van den Berge en Thomas de Graaf, *Stedelijke regio's als motoren van economische groei. Wat kan beleid doen*, Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag, 2017, blz. 64 – 145 (de zes casestudies). The Economist, *Globalisation's losers*.

The right way to help declining places (leader) en Left in the lurch. Globalisation has marginalised many regions in the rich world (briefing), 21 oktober 2017.

- ³² Zef Hemel, *Te lang een utopie voorgespiegeld*, in: VG Visie Nieuwsbrief 'Toekomst van de stad', juni 2019.
- ³³ VromRaad, *Wonen in ruimte en tijd. Een zoektocht naar sociaal-culturele trends in het wonen*, advies 072, Den Haag, juni 2009, blz. 51-55; Jessie Bakens, Henri L.F. de Groot, Peter Mulder en Cees-Jan Pen, *Soort zoekt soort. Clustering en sociaal-economische scheidslijnen in Nederland*, Platform31 en Vrije Universiteit Amsterdam, Den Haag, 2014.
- ³⁴ Kees Leidelmeijer, René Schuilenberg en Betty Noordhuizen, *Ontwikkeling van ruimtelijke verschillen in Nederland*, InFact, Rigo, VerweyJonker Instituut, 2015; Roderik Ponds, Maarten van Ham en Gerard Marlet, *Verschillen, ongelijkheid en segregatie. Literatuurstudie*, Atlas voor gemeenten, Utrecht, 2015; Jan Willem Duyvendak en Fenneke Wekker, *Thuis in de openbare ruimte? Over vreemden, vrienden en het belang van amicaliteit*, Den Haag, 2015, blz. 34, 39.
- ³⁵ Om functiemenging te bevorderen, kunnen gemeenten in bestemmingsplannen opnemen: 'B&W kan vrijstelling van de bestemmingsverplichting verlenen indien dit niet tot nadeel van derden leidt'. Men kan ook afscheid nemen van archaïsche ruimtelijke ordeningsregels (maximaal 30 procent van de woonruimte voor bedrijf, alleen ondernemer zelf, geen reclame-uitingen, geen opslag). Zo is het in Almere mogelijk om tot 50 procent van de woning te gebruiken voor bedrijfsactiviteiten aan huis. Bovendien is het mogelijk om aan huis 25 m² winkeloppervlakte te gebruiken.
- ³⁶ Afwijking van de score van de gemeente in 2016 op de dimensie sociale samenhang, 'publieke ruimte', respectievelijk 'veiligheid' van de Leefbaarometer afgezet tegen het landelijk gemiddelde. Hierbij is de gemiddelde score gesteld op 0. De richting van de score geeft daarmee aan of de gemeente boven of onder het landelijk gemiddelde scoort. De scores zijn in de vergelijking met de originele gegevens met een factor 100 vermenigvuldigd.
- ³⁷ Gerard Marlet, Marten Middeldorp, Roderik Ponds en Clemens van Woerkens, *Atlas voor gemeenten 2019. De 50 grootste gemeenten van Nederland op 50 punten vergeleken*, Utrecht, 2019, blz. 232.
- ³⁸ Anne Risselada en Emma Folmer, *Bedrijvige wijken in bedrijvige steden. De wijk economie in vijf Nederlandse steden vergeleken*, Nicis Institute/Platform31, Den Haag, 2012.
- ³⁹ Bureau Buiten, *Ruimte voor werken in de MRA van morgen: 2017-2030. Excellente werklocaties in de metropoolregio Amsterdam. Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0*, Utrecht, 2017.
- ⁴⁰ Rob de Lange, "Horeca in grote steden rukt op ondanks personeelstekort", in: *Het Financieele Dagblad*, 5 januari 2018.
- ⁴¹ Foodservice Instituut, *Foodservice passert de grens van € 20 miljard. Buitenhuisomzet steeg in 2018 met recordcijfers, mede dankzij terrassen en bezorgomzet*, persbericht FSIN 7 januari 2019; Rowan de Haan, *Samen aan de slag voor de verkeersveiligheid van maaltijdbezorgers*, 6 juni 2019 (www.vvn.nl).
- ⁴² The Economist, *Consumer services in Japan. Taking the gloves off*, 17 februari 2018, blz. 60.
- ⁴³ Tim Sweijts e.a., *Naar een visie op Amsterdamse stedelijke veiligheid*, The Hague Centre for Strategic Studies, Den Haag, s.a., blz. 85-88.
- ⁴⁴ Andreas Mikkers e.a., *Economic Crime Survey Nederland 2019*, PwC (in samenwerking met de Vrije Universiteit Amsterdam), s.l., 2019, blz. 3 en 4.
- ⁴⁵ Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, *Handboek bestuurlijke aanpak georganiseerde criminaliteit. Het instrument in de praktijk*, Utrecht, 2010, blz. 6, 7, 9, 10 en 67.
- ⁴⁶ Pieter Tops en Jan Tromp, *De achterkant van Nederland. Hoe onder- en bovenwereld verstregeld raken*, Amsterdam, 2017.
- ⁴⁷ Brigitte Unger e.a., *Aard en omvang van criminele bestedingen*, Universiteit Utrecht/ECORYS/Vrije Universiteit Amsterdam, Utrecht/Rotterdam, 1 oktober 2018, blz. 4, 6, 7.
- ⁴⁸ Brigitte Unger e.a., *Aard en omvang van criminele bestedingen*, Universiteit Utrecht/ECORYS/Vrije Universiteit Amsterdam (in opdracht van het WODC), Utrecht/Rotterdam, 1 oktober 2018, blz. 4, 6, 7.,
- ⁴⁹ N. Donker, I.M. van Buggenum, F.T.G. de Graaf en E.C. Jongsma, *Bestrijden witwassen: stand van zaken 2013*, Algemene Rekenkamer, februari 2014, blz. 4; Brigitte Unger e.a., *Aard en omvang van criminele bestedingen. Eindrapportage*, WODC, Utrecht/Den Haag, 2018, blz. 13, 14.
- ⁵⁰ N. Donker, I.M. van Buggenum, F.T.G. de Graaf en E.C. Jongsma, *Bestrijden witwassen: stand van zaken 2013*, Algemene Rekenkamer, februari 2014, blz. 4; Brigitte Unger e.a., *Aard en omvang van criminele bestedingen. Eindrapportage*, WODC, Utrecht/Den Haag, 2018, blz. 13, 14, 74 en 103.
- ⁵¹ Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, *Handboek bestuurlijke aanpak georganiseerde criminaliteit. Het instrument in de praktijk*, Utrecht, 2010, blz. 69 en 70.
- ⁵² Cody Hochstenbach, "Kansen en ongelijkheid op de Amsterdamse woningmarkt", in: Herman van de Werfhorst en Erna van Hest (red.), *Gelijke kansen in de stad*, Amsterdam, 2019, blz. 213.
- ⁵³ Brigitte Unger e.a., *Aard en omvang van criminele bestedingen*, Universiteit Utrecht/ECORYS/Vrije Universiteit Amsterdam, Utrecht/Rotterdam, 1 oktober 2018, blz. 4, 6.

- ⁵⁴ Vasco van der Boon & Gerben van der Marel, *De vastgoedfraude. Miljoenenzwendel aan de top van het Nederlandse bedrijfsleven*, Amsterdam, april 2010; Vasco van der Boon, Gerben van der Marel, *De ontknoping. De vastgoedfraude voor de rechter*, Amsterdam, maart 2012; Eva Smal, "De grootste vastgoedfraudezaak ooit in drie cijfers, drie letters en één gebouw", in: *NRC*, 27 februari 2015; Floor Bouma, "Negen maanden cel voor vastgoedfraude in zaak-Klimop", in: *NRC*, 23 november 2018. Naast de ABC-transacties zijn volgens RIEC risicofactoren voor fraude met vastgoed: geen recht van hypotheek op het vastgoed, meerdere hypotheekrechten op het vastgoed, eigenaar heeft een vermelding in het JDS, eigenaar heeft een opgegeven jaarinkomen van minder dan € 15.000 en lokaal criminogeen vastgoed (o.a. panden in gebruik als coffeeshop, growshop, prostitutiebedrijf, belwinkel, massagesalon, bepaalde horeca).
- ⁵⁵ Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli), *De toekomst van de stad. De kracht van nieuwe verbindingen*, Den Haag, 2014, blz. 157.
- ⁵⁶ Peter Giesen, *De weg van de meeste weerstand. Pleidooi voor de betrokken burger*, Cossee Essay 15, Amsterdam, 2013, blz. 61.
- ⁵⁷ Monique Kremer, *Een verbindende verzorgingsstaat. Over burgerschap, zorg en (super)diversiteit*, oratiereeks 574 Universiteit van Amsterdam, Amsterdam, 2017.
- ⁵⁸ VG Visie Nieuwsbrief 'Toekomst van de stad', *Behoeft aan herbergzaamheid blijft* (interview met bijzonder hoogleraar demografie Jan Latten), juni 2019.
- ⁵⁹ Talja Blokland, "Het belang van publieke familiariteit in de openbare ruimte", in: *Beleid en Maatschappij*, jrg. 36, 2009, nr. 3, blz. 183 – 191; Jan Willem Duyvendak en Fenneke Wekker, *Thuis in de openbare ruimte? Over vreemden, vrienden en het belang van amicaliteit*, Den Haag, 2015, blz. 38, 39.
- ⁶⁰ Bart van den Hurk, Peter Siegmund, Albert Klein Tank (eds.), *KNMI'14: Climate Change scenario's for the 21st Century – A Netherlands perspective*, KNMI Scientific report WR 2014-01, De Bilt, 2014; Tim Sweijs e.a., *Naar een visie op Amsterdamse stedelijke veiligheid*, The Hague Centre for Strategic Studies, Den Haag, s.a., blz. 88-90.
- ⁶¹ Leidelmeijer, J. van Lensel en I. Giesbers, *Kwaliteit van buurt en straat tussen feit en fictie*, Rigo Research en Advies i.o.v. het ministerie van VROM (Wonen, Wijken en Integratie), Amsterdam, 2009, blz. 22.
- ⁶² Talja Blokland, "Het belang van publieke familiariteit in de openbare ruimte", in: *Beleid en Maatschappij*, jrg. 36, 2009, nr. 3, blz. 184, 187.
- 50** ⁶³ Gemeente Amsterdam, *Amsterdam in cijfers 2018*, Onderzoek, Informatie en Statistiek, Amsterdam, november 2018, blz. 487.
- ⁶⁴ Gerard Reijn, "Amsterdams offensief tegen toeristen: in sommige wijken verbod op Airbnb's en vergunningen voor 'gewone' B&B's", in: *De Volkskrant*, 29 mei 2019; Marc Leijendekker, "Toeristificatie. Toerisme-industrie loopt tegen haar grenzen aan", in: *NRC*, 8 juni 2019.
- ⁶⁵ De toekomstige ouderen zullen meer van de auto gebruik maken dan de ouderen van nu en dat ook langer blijven doen. Daarbij zullen zij zoveel mogelijk de spits mijden. De populariteit van het openbaar vervoer – nog geen twee procent van de verplaatsingen - neemt bij deze groep af. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Frisse kijk op toekomst mobiliteit*, KIM-symposium 2010: Min of Meer – trends, gedrag en mobiliteit, Den Haag, 2010. Raad voor Verkeer en Waterstaat, *Wie ik ben en waar ik ga. Advies over de effecten van veranderingen in demografie en leefstijlen op mobiliteit*, 2010, Den Haag, blz. 4.
- ⁶⁶ Transumo, *Visie Transumo op 'duurzame mobiliteit 2040': een beeld van duurzame mobiliteit in 2040 en een transitiepad daar naar toe*, Zoetermeer, s.a., blz. 9,10. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Frisse kijk op toekomst mobiliteit*, op. cit, blz. 5. Lucas Harms, Marie-José Olde Kalter, Peter Jorritsma, *Krimp en Mobiliteit. Gevolgen van demografische veranderingen voor mobiliteit*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Den Haag, april 2010, blz. 8. Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving, *Cahier Mobiliteit, Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving*, Den Haag, 2015, blz. 46.
- ⁶⁷ Sybilla Claus, "Een ongemakkelijke waarheid: zonder dwang komt er geen eind aan files en verstopte steden", in: *Trouw*, 3 juni 2019. In Amsterdam zijn parkeerplaatsen weggehaald, in Den Haag zijn ze toegevoegd. In Den Haag domineren autowegen, voelt de stad als onveilig voor fietsers en staan fietsers lang voor rood. Amsterdam heeft sinds de jaren negentig structureel vrijliggende fietspaden aangelegd en vierbaanswegen in de binnenstad versmald naar twee rijstroken.
- ⁶⁸ Brigitte Unger e.a., *Aard en omvang van criminele bestedingen*, Universiteit Utrecht/Ecorys/Vrije Universiteit Amsterdam in opdracht van het WODC, Utrecht/Rotterdam, 1 oktober 2018, blz. 53.
- ⁶⁹ Tim Sweijs e.a., *Naar een visie op Amsterdamse stedelijke veiligheid*, The Hague Centre for Strategic Studies, Den Haag, s.a., blz. 70-72.
- ⁷⁰ Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, *De toekomst van de stad. De kracht van nieuwe verbindingen*, Den Haag, 2014, blz. 129.
- ⁷¹ Arend Clahsen, "Overheid zint op ov-taks voor woningbezitters en ondernemers. Heffing geldt voor partijen die baat hebben bij uitbreidingen openbaar vervoer", in: *Het Financieele Dagblad*, 11 juni 2019, blz. 1 en 3.
- ⁷² Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), *Chauffeur aan het stuur? Zelfrijdende voertuigen en het verkeer- en vervoersysteem van de toekomst*, Den Haag, 2015.

- ⁷³ Marcel van Lieshout, "De kloof: mobiliteit. Bezit maakt plaats voor gebruik, wen er maar aan", in: *De Volkskrant*, 23 mei 2019.
- ⁷⁴ KiM, *Trendprognose wegverkeer 2016-2021 voor RWS*, Den Haag, 2016; CPB/PBL, *Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's, Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving*, Den Haag, 2015.
- ⁷⁵ Barry Zondag, *Accessibility impacts of alternative urbanization strategies in The Netherlands*, paper voor de Association for European Transport en de European Transport Conference 2016.
- ⁷⁶ Het betreft hier de geregistreerde criminaliteit en ervaren slachtofferschap van veel voorkomende delicten, zoals blijkt uit de politiecijfers en de Veiligheidsmonitor.
- ⁷⁷ Gerard Marlet, Marten Middeldorp, Roderik Ponds en Clemens van Woerkens, *Atlas voor gemeenten 2019. Groei & krimp*, Utrecht, 2019.
- ⁷⁸ Ruud Dorenbos, Matthijs Uyterlinde, Joost van Hoorn, Tineke Lupi, Razia Ghauharali, Frank Wassenberg en Wessel van Vliet, *Vertrouwen in de toekomst? Zorgen over de toekomst! Analyse, duiding en reflectie op de Rijksbegroting 2019*, Den Haag, 2018.
- ⁷⁹ G. Bruinsma en W. Bernasco, *De stad en sociale onveiligheid. Een State-of-the-Art van wetenschappelijke kennis in Nederland*, Leiden, 2004.
- ⁸⁰ Tim Sweijs e.a. *Naar een visie op Amsterdamse stedelijke veiligheid*, The Hague Centre for Strategic Studies, Den Haag.
- ⁸¹ IPO, G4, G32-stedennetwerk, *Verstedelijkingsopgave van Nederland*, Rotterdam, 2017.
- ⁸² Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli), *De toekomst van de stad. De kracht van nieuwe verbindingen*, Den Haag, 2014.
- ⁸³ Veiligheid is een containerbegrip waar soms wel en soms niet ook leefbaarheid onder valt. Leefbaarheid en veiligheid hebben verband met elkaar én met de verstedelijkingsopgaven. We zien deze twee begrippen dan ook niet als twee gescheiden zaken in dit stuk, maar als twee zijdes van dezelfde medaille. Dat wat de leefbaarheid bevordert, bevordert de veiligheid en andersom.
- ⁸⁴ Karin Wittebrood en Tom van Dijk, *Aandacht voor de wijk. Effecten van herstructurering op de leefbaarheid en veiligheid*, Den Haag, 2007.
- ⁸⁵ O.a. in Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, New York, 1961; D. van der Voordt, *Sociale veiligheid en gebouwde omgeving: theorie, empirie en instrumentontwikkeling*, Delft, 1991.
- ⁸⁶ Zo heeft het OTB (TU Delft) bijvoorbeeld in de periode 1987-1991 een groot onderzoeksprogramma uitgevoerd over de relatie tussen criminaliteit/ veiligheid en de gebouwde omgeving; M. Elsinga en F. Wassenberg, *Kleine criminaliteit en naoorlogse etagebouw*, Delft, 1991.
- ⁸⁷ Oscar Newman, *Creating defensible space*, Washington, 1972.
- ⁸⁸ Zie ook in: Karin Wittebrood en Tom van Dijk, *Aandacht voor de wijk. Effecten van herstructurering op de leefbaarheid en veiligheid*, Den Haag, 2007.
- ⁸⁹ Paul Cozens and Terence Love, "A review and current status of crime prevention through environmental design (CPTED)", in: *Journal of Planning Literature*, August, 2015.
<https://www.designoutcrime.org/docs/cpted/CPTEDreview2015-C-L.pdf>
- ⁹⁰ In de internationale literatuur zijn deze elementen: territoriality, surveillance, acces control, target hardening, legitimate activity support en image management. In latere jaren zijn daar de zogenoemde tweede generatie elementen aan toegevoegd: human scale, urban meeting places, resident participation, community culture, community cohesion community connectivity, inclusion en identity. Zie o.a. in Paul Cozens and Terence Love, A review and current status of crime prevention through environmental design (CPTED). In: *Journal of Planning Literature*, August, 2015. Sociaal Veilig Ontwerp is hier overigens ook hier en aan het VOB gelieerd. De belangrijkste elementen bij SVO zijn: aanwezigheid van daders, aanwezigheid van sociale ogen, zichtbaarheid, betrokkenheid/verantwoordelijkheid, attractiviteit, toegankelijkheid/vluchtwegen. Duidelijk is dat CPTED, VOB en SVO allen met hetzelfde bezig zijn, alleen is er af en toe sprake van een iets andere terminologie.
- ⁹¹ Bijvoorbeeld: RPD, *Maakt de gelegenheid de dader*, 1985; T. Hajonides e.a., *Buiten gewoon veilig*, Nijmegen 1986; P. van Soomeren e.a., *Criminaliteit en de gebouwde omgeving*, Den Haag, 1987.
- ⁹² Kees de Graaf, *Hoogbouw: terug van weggeweest*. In: *NAW Magazine voor gebiedsvernieuwers*, Nr. 61, juni 2018.
- ⁹³ De ontwikkelingen van hoogbouw zijn uitvoerig beschreven. Zie bijv. Turkington et al, *High-rise housing in Europe*, 2014 en F. Wassenberg, *Large housing estates: ideas, rise, fall and recovery*, 2013.
- ⁹⁴ Bob Witman, "Architectuurhistoricus Michelle Provoost: 'De stad is een organisch weefsel, dat moet kunnen krimpen, groeien en van kleur verschieten'", in: *De Volkskrant*, 9 mei 2019.
- ⁹⁵ Kees de Graaf, "Hoogbouw: terug van weggeweest", in: *NAW Magazine voor gebiedsvernieuwers*, nr. 61, juni 2018.
- ⁹⁶ Zie ook paragraaf 2.4.
- ⁹⁷ Opiniestuk in de Volkskrant: <https://www.volkskrant.nl/columns-opinie/architect-sjoerd-soeters-over-de-woningbouw-hou-op-met-dat-stapelen-in-torenflats-b53e343d/>

- ⁹⁸ Zie ook: <https://www.pasbv.nl/wp-content/uploads/2018/10/Volledig-artikel-nieuwsflits.pdf>
- ⁹⁹ Een "Thuishuis" is een woning waar maximaal zeven alleenstaande, minder draagkrachtige ouderen bij elkaar wonen. Elke bewoners heeft een eigen woonruimte en daarnaast zijn er gezamenlijke ruimten. Bewoners in het "Thuishuis" worden ondersteund door vrijwilligers. Het Thuishuis is gericht op het voorkomen en verminderen van eenzaamheid en het bevorderen van zelf- en samenredzaamheid en participatie.
- ¹⁰⁰ J.Q. Wilson and G.L. Kelling, "Broken windows. The police and neighborhood safety", in: *Atlantic Monthly*, March, 1982.
- ¹⁰¹ D. van der Voordt, *Sociale veiligheid en gebouwde omgeving: theorie, empirie en instrumentontwikkeling*, Delft, 1991.
- ¹⁰² O.a. in: Karin Wittebrood en Tom van Dijk, *Aandacht voor de wijk. Effecten van herstructurering op de leefbaarheid en veiligheid*, Den Haag, 2007; D. van der Voordt, *Sociale veiligheid en gebouwde omgeving: theorie, empirie en instrumentontwikkeling*, Delft, 1991.
- ¹⁰³ D. van der Voordt, *Sociale veiligheid en gebouwde omgeving: theorie, empirie en instrumentontwikkeling*, Delft, 1991.
- ¹⁰⁴ Astrid Huygen en Freek de Meere, *De invloed en effecten van sociale samenhang. Verslag van een literatuurverkenning*, Utrecht, 2008.
- ¹⁰⁵ Talja Blokland, *Oog voor elkaar. Veiligheidsbeleving en sociale controle in de grote stad*, Amsterdam, 2009; Beate Volker, "Sociale cohesie in woonbuurten", in: Herman van de Werfhorst en Erna van Hest (red.), *Gelijke kansen in de stad*, Amsterdam, 2019, blz. 132, 133.
- ¹⁰⁶ R. Forrest and A. Kearns, "Social cohesion, social capital and the neighborhood", in: *Urban Studies*, jg. 38, nr. 12, 2001. Zie ook P. Schnabel, R. Bijl en J. de Hart (red.), *Betrekkelijke betrokkenheid. Studies in sociale cohesie*, Den Haag, 2008.
- ¹⁰⁷ Karin Wittebrood en Tom van Dijk, *Aandacht voor de wijk. Effecten van herstructurering op de leefbaarheid en veiligheid*, Den Haag, 2007.
- ¹⁰⁸ G. Bolt en M. Torrance, *Sociale cohesie en stedelijke herstructurering*, Utrecht/Den Haag, 2005.
- ¹⁰⁹ Radboud Engbersen en Matthijs Uyterlinde, *Bijsturen op de compositie van wijken; verkennend onderzoek naar het werken aan gemengde wijken in Rotterdam*, Platform31, Den Haag, maart 2017; Radboud Engbersen, Anne Heeger en Matthijs Uyterlinde, Verslag voorjaarsatelier 'Ontmoeten en meedoen in gemengde wijken', Den Haag, Platform31, 22 mei 2017; Matthijs Uyterlinden en Niels Gastkemper, *Aan de slag in kwetsbare wijken. Staalkaart van aanpakken en initiatieven*, Platform31, Den Haag, 2017. Zie ook het overzicht in het kennisprogramma 'Nieuwe perspectieven voor stedelijke vernieuwing' van Platform31 (<http://www.platform31.nl/wat-we-doen/programmas/wonen-en-wijken/nieuwe-perspectieven-voor-stedelijke-vernieuwing>). Verder Kees Leidelmeijer, René Schulenberg en Betty Noordhuizen, *Ontwikkeling van ruimtelijke verschillen in Nederland*, InFact, Rigo, VerweyJonker Instituut, 2015; Roderik Ponds, Maarten van Ham en Gerard Marlet, *Verschillen, ongelijkheid en segregatie. Literatuurstudie*, Atlas voor gemeenten, Utrecht, 2015.
- ¹¹⁰ *Idem*.
- ¹¹¹ Eric Bervoets, Tom van Ham en Henk Ferwerda, *Samen signaleren: burgerparticipatie bij sociale veiligheid*, Den Haag, 2016.
- ¹¹² Hierbij moet wel vermeld worden dat er nog vrij weinig onderzoek is gedaan op de invloed van social media op de sociale cohesie, alhoewel er wel veel gebeurt op dat vlak. Zo doet de Open Universiteit van Amsterdam nu onderzoek naar de mogelijkheden van social media om de eenzaamheid en onveiligheidsgevoelens bij ouderen tegen te gaan in het kader van het onderzoeksprogramma De Veilige Stad.
- ¹¹³ M. Uyterlinde en N. Gastkemper, *Naar een wendbare wijkenaanpak. Het waarom en hoe van lokaal gestuurde wijkvernieuwing*, Den Haag, 2018.
- ¹¹⁴ P. Tops en E. van der Torre, *Wijkanaanpak en ondermijnende criminaliteit*, Den Haag, 2015.
- ¹¹⁵ Bram Endedijk, "De burgemeester als misdaadbestrijder. Interview Peter Noordanus burgemeester van Tilburg", in: *NRC Handelsblad*, 29 september 2017, blz. 11. Pieter Tops en Jan Tromp, *De achterkant van Nederland. Hoe onder- en bovenwereld verstrengeld raken*, Amsterdam, 2017, blz. 54.
- ¹¹⁶ In sommige wijken met veel ondermijnende criminaliteit kan er juist sprake zijn van een te hechte sociale cohesie, families, kennissen en buurtbewoners die allen deelnemen aan de criminele activiteiten en zich verbonden voelen met elkaar.
- ¹¹⁷ S. Carr, M. Francis, L.G. Rivlin & A.M. Stone, *Public space*, Cambridge, 1992.
- ¹¹⁸ J. Burgers, L. Zijderwijk, S. Binken en D. van der Wilk, *Levendige en veilige openbare ruimte. De visie van professionals en ervaringen van gebruikers*, Den Haag, 2012.
- ¹¹⁹ Opvallend is dat gevoelens van veiligheid en onveiligheid betrekkelijk weinig worden gerelateerd aan de ruimtelijke inrichting van een bepaalde plek. Veel belangrijker is de aan- of afwezigheid van andere bezoekers..
- ¹²⁰ Karin Wittebrood en Tom van Dijk, *Aandacht voor de wijk. Effecten van herstructurering op de leefbaarheid en veiligheid*. Den Haag, 2007.
- ¹²¹ Hans van Vliet, Corine Bonte, Ron Schipper, Peter van Dusseldorp, *Smart Cities en stedelijke veiligheid - Slim delen en samen combineren*, Den Haag (nog niet verschenen).

-
- ¹²² Mettina Veenstra, *Verbonden en verbinden. De openbare ruimte in de Smart City*, Enschede, 2016.
- ¹²³ Website Binnenlands Bestuur: <https://www.binnenlandsbestuur.nl/Slimmestadsverlichting>.
- ¹²⁴ Hier wordt momenteel mee geëxperimenteerd, zie:
https://www.installatiejournaal.nl/verlichting/artikel/2018/10/experimenteren-met-slimme-verlichting-1018842?vakmedianet-approve-cookies=1&_ga=2.196378732.1362057028.1560522991-1851263916.1534331022
- ¹²⁵ Hans van Vliet, Corine Bonte, Ron Schipper, Peter van Dusseldorp, *Smart Cities en stedelijke veiligheid - Slim delen en samen combineren*, Den Haag, (nog niet verschenen).
- ¹²⁶ Martijn de Waal, "New Songdo Smart City", in: *De Volkskrant*, 29 december 2012.
- ¹²⁷ Hans van Vliet, Corine Bonte, Ron Schipper, Peter van Dusseldorp, *Smart Cities en stedelijke veiligheid - Slim delen en samen combineren*, Den Haag (nog niet verschenen).
- ¹²⁸ Met een GERontolic Test suit (GERT) kan ervaren wordt hoe het gebruik van de openbare ruimte voor oudere inwoners is. De leeftijdsgebonden beperkingen die met het pak gesimuleerd kunnen worden zijn: vertroebeling van de ooglenzen, vernauwing van het gezichtsveld, beperkt gehoor hoge tonen, beperking van de beweging van het hoofd, stijfheid van gewrichten, verlies van kracht, beperking van het vastgrijpen en beperking van het coördinerend vermogen; <http://www.age-simulation-suit.com/ouderdomssimulatie.html>.
- ¹²⁹ Koos van Dijken, "Te weinig bruggen in Rotterdam", in: Joop van Boven, Arjan Raatgever en Marloes Hoogerbrugge, *Ruimte voor een stad in balans. Essays over Rotterdam*, Den Haag/Rotterdam, 2017, blz. 106 en 107.
- ¹³⁰ Gerard Marlet, Maarten Middeldorp, Roderik Ponds en Clemens van Woerkens, *Atlas voor gemeenten 2019*, Utrecht, 2019, blz. 232.
- ¹³¹ Anouk Smeltink-Mensen, *Evaluatie BedrijvenInvesteringsZones (BIZ) Amsterdam. Naar een duurzame en effectieve samenwerking in winkelgebieden, horeca- en uitgaansgebieden en op bedrijventerreinen*, AnalyZus, s.l., 2018, blz. 5, 6, 42-46.
- ¹³² <https://www.om.nl/onderwerpen/afpakken>.
- ¹³³ Ministerie van Justitie en Veiligheid, *Jaarverslag 2018 Landelijk Bureau Bibob*, Den Haag, s.a., blz. 4, 6, 10
- ¹³⁴ Financial Intelligence Unit – Nederland, *Jaaroverzicht 2017*, Den Haag/Zoetermeer, mei 2018, blz. 11.