



HET NIEUWSTE CAHIER #01

BrabantStad







WOORD VOORAF

Op 20 maart 2014 is in de prachtige oude Statenzaal van het Noordbrabants museum te 's-Hertogenbosch het boek *Het Nieuwste Brabant ten doop* gehouden. Dat boek is geboren uit een vraagteken. Waar gaat onze provincie naartoe? Wat zijn de contouren van de volgende ontwikkelingsfase van onze provincie? Zijn de eerste beelden daarvan al te zien? Hoe geven we vorm aan het werken aan onze toekomst? Wie zullen daarin een hoofdrol spelen?

Beantwoording van deze vragen eindigt niet met de boekpresentatie. Integendeel, het boek nodigt uit tot een gesprek, tot uitwisseling van visies en ideeën. Het voorliggende cahier - de eerste in een kleine reeks - is een instrument om dat gesprek te voeden. Waar het boek eindigt, begint de cahierreeks. De reeks maakt het mogelijk om nader in te zoomen op specifieke thema's of onderwerpen uit *Het Nieuwste Brabant*. De reeks is zowel letterlijk als figuurlijk schetsmatig van opzet. Daarmee wordt ruimte geboden om tastend en zoekend nieuwe richtingen te verkennen en concrete aangrijpingspunten voor verandering te duiden.

Dit eerste nummer is de neerslag van een denkoefening over het belang van onze grote steden. Vertrekpunt is de stellingname van de Amerikaanse politicoloog Benjamin Barber, die bij een recent bezoek aan BrabantStad betoogde dat de toekomst aan samenwerkende steden is. Dáár zullen de oplossingen voor de grote maatschappelijke problemen vandaan moeten komen. In overleg met de burgemeesters van de vijf grote steden heb ik BrabantKennis gevraagd om vanuit dit vertrekpunt een essay te schrijven. Als bestuurlijke ambassadeurs van BrabantStad zijn we ervan overtuigd dat het denken over de toekomst van dit bijzondere samenwerkingsverband van nieuwe impulsen moet worden voorzien. BrabantStad staat voor grote opgaven die om een overtuigend antwoord vragen. Het cahier is een handreiking aan alle betrokkenen bij BrabantStad die daarin willen voorzien.

Wim van de Donk
commissaris van de Koning in Noord-Brabant



BESTUREN IN PARTNERSCHAP

Soms dwingen vreemde ogen je opnieuw te kijken. Wat voor jezelf de gewoonste zaak van de wereld is, is voor de buitenstaander vaak bijzonder. Bij een recent bezoek aan Noord-Brabant, wees de beroemde Amerikaanse politicoloog Benjamin Barber op het toegenomen belang van samenwerkende steden voor het oplossen van de problemen van de eenentwintigste eeuw. Door samenwerking tussen steden kunnen doelen worden bereikt die de capaciteit van natiestaten te boven gaat. Steden, zo betoogt Barber in zijn boek *Als burgemeesters de wereld regeren* (2014), hebben ook weinig keus: om te kunnen floreren moeten ze zich richten op samenwerking en netwerken, op creativiteit en innovatie. Steden kunnen het simpelweg niet alleen af. Niet vreemd dus dat Barber zijn kaarten zet op stedennetwerken, op grensontkennende samenwerking tussen steden en regio's.

De steden waarover Barber spreekt zijn overigens niet de naar binnen gekeerde, negentiende-eeuwse vestingsteden die zich duidelijk aftekenen tegen het groene ommeland. Integendeel, hij spreekt over metropolitane regio's, die bestaan uit een amalgaam van verschillende steden, die bijna ongemerkt in elkaar overvloeien. Het zijn deze grootstedelijke gebieden die in de mondiale economie van vandaag het spel bepalen. Internationale concurrentie vindt steeds meer tussen metropolen plaats. Metropolitane samenwerking is - in dat licht bezien - pure noodzaak. Het maakt het mogelijk een hogere kwaliteit van leven in de regio te realiseren door betere afstemming en meer keuzemogelijkheden in werkgelegenheid, woonmilieus en vrije tijd, onder meer door slim te profiteren van elkaars sterktes en kwaliteiten.

In het licht van Barbers analyse lijkt het ontstaan van BrabantStad, het vrijwillige samenwerkingsverband van de vijf grote steden en het provinciaal bestuur, een kwestie van voorzienigheid, zonder dat we daar nou meteen een religieuze betekenis aan moeten verbinden. Al blijft het daarom niet minder verwonderlijk dat het allemaal zo gelopen is. Het BrabantStad verband (en inmiddels ook verbond), is ruim tien jaar geleden ontstaan uit het besef dat de steden afzonderlijk en de provincie Noord-Brabant als geheel sterker staan door samen te werken dan door elkaar tegen te werken. Gedurende deze jaren zijn onderling vertrouwen, gemeenschappelijke agenda's en overlegvormen opgebouwd. Samenwerken om er zelf beter van te worden is langzaam maar zeker overgegaan in het gezamenlijk streven naar succes. 'Culturele Hoofdstad' getuigt daarvan.



Met terugwerkende kracht is BrabantStad te zien als één van de eerste stedelijke netwerken *avant la lettre*. Het 'besturen in partnerschap' dat Barber met veel enthousiasme bepleit, lijkt hier te zijn uitgevonden. Men is gewend om elkaar op te zoeken en gebruik te maken van elkaars middelen en invloed. Het netwerkdenken wortelt hier in een vruchtbare bodem.



"BrabantStad als één van de eerste stedelijke netwerken *avant la lettre*."



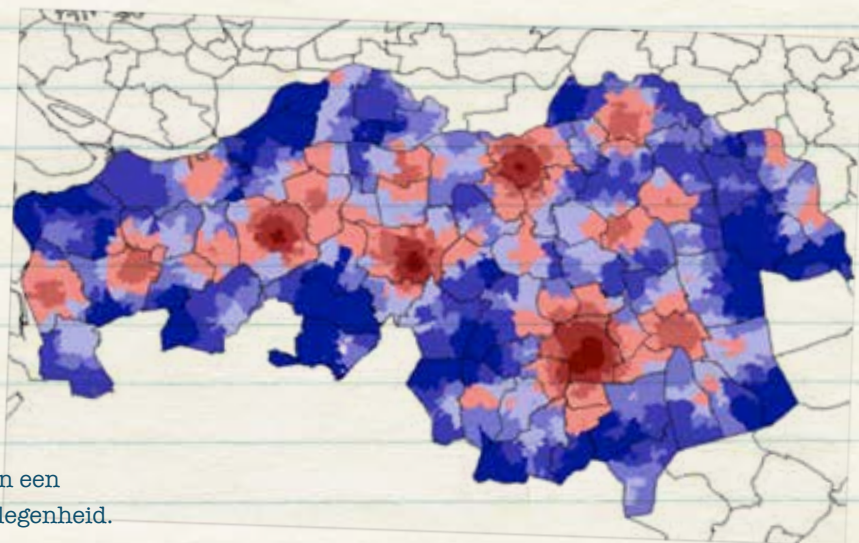
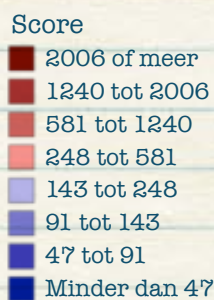
BRABANTSTAD IN TRANSITIE

De bevestiging dat de samenwerking van provincie en steden in Noord-Brabant *trendsettend* is, is natuurlijk vleierend. Tegelijkertijd moeten we ons serieus afvragen of hier niet de wet van de remmende voorsprong geldt. Andere stedelijke regio's hebben immers niet stilgezeten. Ze hebben de boodschap van Barber begrepen en verregaande stappen in de richting van samenwerking gezet, ver voorbij het stadium van informaliteit en vrijblijvendheid. Dit vanuit het besef dat ze opereren in een internationaal speelveld waar het aankomt op slim samenwerken – elkaars krachten benutten - om snel en adequaat in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden. Tegen deze achtergrond is het de vraag of BrabantStad op dit moment wel voldoende uit de samenwerking haalt om in te kunnen spelen op dit mondiale speelveld, om kansen die zich voordoen te pakken en nieuwe kansen te creëren.

De beantwoording van deze vraag is geen op zichzelf staande exercitie van de BrabantStad samenwerkingspartners. Ze gaat uiteindelijk de hele provincie aan. Het succes van Noord-Brabant als Europese kennis- en innovatieregio van formaat is immers in belangrijke mate afhankelijk van haar steden, die de concentratiepunten, de innovatieve *hotspots*, vormen van de moderne kennisindustrie.

Banen per vierkante kilometer in 2012

Bron: Bureau Louter, 2013



Brabantse steden hebben een spilfunctie in de werkgelegenheid. Dit geldt zowel voor hun eigen inwoners als voor inwoners van de regio.

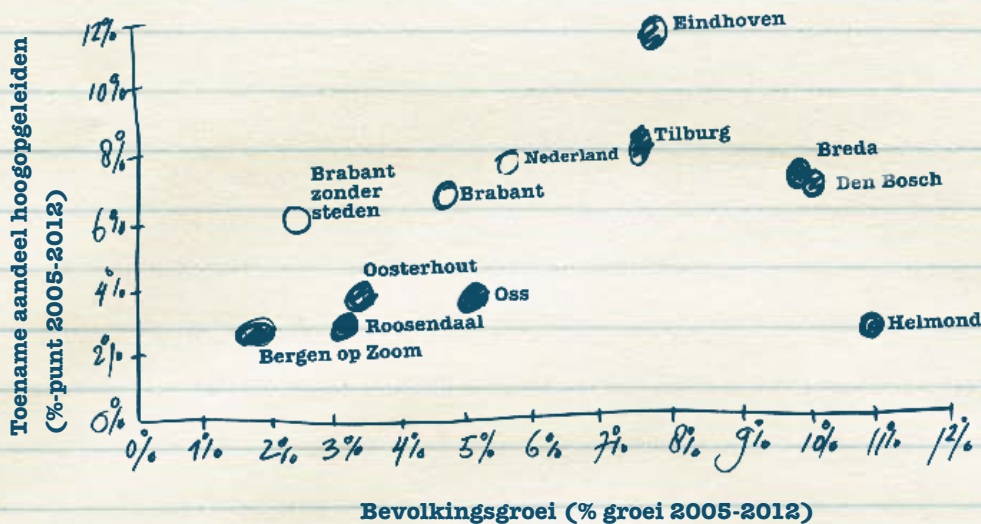


Als geen ander hebben de Brabantse steden succesvol de omslag van oude industrie naar moderne kenniseconomie weten te maken. Na een lange periode van stedelijk verval -die zich uitte in stagnerende groei van inwoneraantallen, vertrek van bedrijvigheid en oplopende werkloosheid- krabbelden de steden in de loop van de jaren tachtig weer op. Grotendeels op eigen kracht hebben ze de aantrekkelijkheid als woon- en werkplek vergroot. Niet voor niets groeide de bevolking van Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg de afgelopen tien jaar met bijna 7%; ruimschoots boven het Brabants gemiddelde (3%) (Provincie Noord-Brabant, 2012).

Bevolkingsgroei en toename aandeel hoogopgeleiden per stad

Bron: Atlas voor Gemeenten, 2013

De grote Brabantse steden groeien al jaren sneller dan de 'kleintjes'. Ze zijn vooral in trek bij hogeropgeleiden.



De transformatie die de Noord-Brabantse economie de afgelopen decennia heeft ondergaan en de komende jaren nog zal ondergaan, steunt in belangrijke mate op de vitaliteit en veerkracht van haar steden. Van de grote steden gaat een sterk innovatieve en sturende kracht uit. Deze is robuust, zo laten ook recente cijfers zien. In het jaarlijkse onderzoek dat Bureau Louter uitvoert in opdracht van weekblad Elsevier naar economische toplocaties figureren de Brabantse stedelijke regio's – Eindhoven voorop – allemaal prominent in de top tien (Bureau Louter, 2014). Het is echter niet op voorhand gezegd dat deze trend doorzet, dat BrabantStad als economische



hotspot zich de komende decennia even gestaag ontwikkelt. De wereld om BrabantStad heen is immers in verandering. Dat biedt weliswaar nieuwe kansen, maar leidt er ook toe dat gevestigde posities permanent onder druk staan.

De Brabantse steden zullen zich moeten voorbereiden op een wereld waarin de concurrentie toeneemt omdat grondstoffen en geschikte arbeidskrachten schaarser worden. De toenemende concurrentie tussen stedelijke regio's en het toenemende belang van (toegepaste) technologie als motor van vernieuwing en innovatie stellen BrabantStad voor nieuwe uitdagingen. Het is de vraag hoe BrabantStad het beste op deze veranderende omstandigheden kan inspelen? Wat is de propositie van BrabantStad nu op internationaal niveau de kaarten opnieuw worden geschud? Wat is nodig om de kracht van dit netwerk *avant la lettre* verder te ontwikkelen en beter te benutten en de samenwerking te versterken?

"BrabantStad staat voor de opgave om haar eigen toekomst actief vorm te geven."





BREDA



VERBEELDINGSKRACHT

De noodzaak van een volgende stap in de BrabantStad samenwerking wordt niet enkel ingegeven door de toegenomen concurrentie op het mondiale speelveld, ze hangt ook samen met de veranderde condities voor stedelijke ontwikkeling. Samen lobbyen voor rijksmiddelen, het afstemmen van beleid en, uiteindelijk, het uitvoeren van een gezamenlijke investeringsagenda, heeft de groei van bevolking en economie in niet onbelangrijke mate gestimuleerd. Gerichte publiek-private investeringen in vooral infrastructurele en fysiek-ruimtelijke projecten, pasten in dit spoor: het programma BrabantStad Bereikbaar, de herontwikkeling van de spoor- en kanaalzones en landschapontwikkeling in Het Groene Woud.

Deze ruimtelijke investeringen sloten aan op een ontwikkelingsmodel waarbij de stedelijke overheden sterk sturend werkten. Vaak trachtten de steden zelf, al dan niet in samenwerking met de provincie, om ruimtelijke transformaties aan te jagen, als grondeigenaar, als regisseur, of met behulp van subsidies of andere gunstige regelingen grote bedrijven binnen de (gemeente)grenzen te halen. Dat ontwikkelingsmodel dat inspeelde én speculeerde op groeiende vastgoedmarkten is aan het eind van zijn levenscyclus gekomen, met niet alleen vergaande gevolgen voor de gemeentelijke grondexploitatie, een belangrijke generator voor de gemeentelijke financiën, maar ook voor de gezamenlijke investeringsagenda van de steden en provincie.

Zo zullen grootschalige publiek-private gebiedsontwikkelingen voorlopig moeilijk te realiseren zijn. Niet toevallig lopen veel stedelijke vernieuwingsplannen in BrabantStad vast op de terughoudendheid van de particuliere investeerders, die bij de banken geen financiering meer vinden, of op die van de woningcorporaties, die de duimschroeven krijgen aangedraaid. Om van de overcapaciteit en leegstand van bedrijfs- en kantoorruimte maar te zwijgen. Daarbij komt dat ook de rijksoverheid fors bezuinigt, met als gevolg een afnemende investeringscapaciteit voor met name grootschalige infrastructuurprojecten en de afstoting van een grote hoeveelheid rijksvastgoed.

De op handen zijnde decentralisaties in het sociale domein (Jeugdwet, WMO, Participatiewet), die gepaard gaan met forse bezuinigingen, betekenen bovendien dat steden daar een substantieel gedeelte zelf van zullen moeten opbrengen. Dat gaat onvermijdelijk ten koste van de eigen activiteiten in het ruimtelijke en economische domein. Als zich al een nieuwe



investeringsagenda aandient, zal deze hoe dan ook selectiever (moeten) zijn. Dat geldt evenzeer voor de gerichtheid van het netwerk op Den Haag en daarmee samenhangende concurrentiestrijd met andere stedelijke regio's in Nederland om de aandacht van het Rijk. Die gerichtheid is te begrijpen vanuit een eerdere ontwikkelingsfase, maar onderschat de betekenis van de ruimere, Europese context voor de positie en het functioneren van BrabantStad. Het netwerkverband moet zich niet laten opsluiten in alleen de Haagse toevoerder. De Brusselse is minstens zo interessant.

Het zijn dus niet alleen verschuivingen in de wereldeconomie, maar ook in de stedelijke beleidsvorming die de BrabantStad partners voor nieuwe uitdagingen plaatsent. Onder deze nieuwe omstandigheden gaat het niet langer alleen om het organiseren van investeringsmacht, maar ook en wellicht meer nog om het mobiliseren van verbeeldingskracht. De Brabantse stadsbesturen en het provinciebestuur zullen anders na moeten gaan denken over de relatie tussen het ruimtelijk instrumentarium en de regionale economische dynamiek en hun rol daarin in een veranderend speelveld. Daarbij zijn ze meer dan ooit op elkaar aangewezen. Het Rijk heeft de afgelopen jaren veel ruimtelijk-economische taken en bevoegdheden gedecentraliseerd naar de regio. Hierdoor – en door rijksbezuinigingen – staat BrabantStad voor de opgave om haar eigen toekomst actief vorm te geven. Dat gaat niet vanzelf. Het vraagt om nieuwe beelden, nieuwe perspectieven, die richting kunnen geven aan de toekomstige 'inrichting' van BrabantStad. Het niet doorgaan van 'Culturele Hoofdstad' versterkt de behoefte aan dergelijke beelden en perspectieven.

Dit beeldvormende essay is geschreven als bouwsteen voor de aanscherping van de strategische agenda van BrabantStad. Daarmee vormt het niet het eind- maar het beginpunt van een discussie, die om de input van vele partijen vraagt. Strategische vernieuwing is immers meer dan ooit een proces van cocreatie. Op basis van recente literatuur en inzichten over stedelijke ontwikkeling wordt in dit essay de toekomst van BrabantStad verkend. We inventariseren de consequenties van mondiale ontwikkelingen in de stedelijke economie op het toekomstig functioneren van BrabantStad. Vervolgens verkennen we de daarmee samenhangende uitdagingen en opgaven. Tot slot bespreken we de institutionele vernieuwing die nodig is om deze opgaven succesvol aan te pakken.



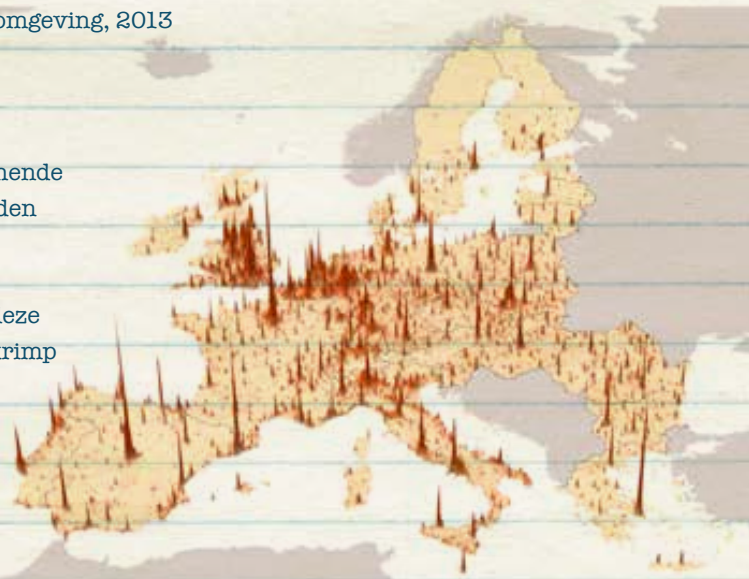
METROPOOLVORMING

De toekomst van BrabantStad laat zich, zoals gezegd, niet langer opsluiten binnen de grenzen van Nederland. Ze wordt in toenemende mate bepaald op het zeer beweeglijke mondiale economische speelveld. Als gevolg van een steeds intensiever proces van globalisering is het functioneren van steden in toenemende mate afhankelijk van internationale economische krachten. De *economy of flows* resulteert opvallend genoeg in een proces van clustering van economische activiteit. Nabijheid blijkt cruciaal in de nieuwe, kennisintensieve economie. Delen, koppelen, leren en inspireren gedijen bij uitstek in dichtbevolkte gebieden. Daarom hebben organisaties en bedrijven steeds weer de neiging zich daar te vestigen waar persoonlijke contacten het gemakkelijkst tot stand komen, dicht bij elkaar, in steden. Deze concentratie van economische processen in stedelijke gebieden is niet nieuw, maar heeft het afgelopen decennium wel een versnelling ondergaan (RLI, 2014; OECD, 2014).

Agglomeraties in Europa

Bron: Planbureau voor de Leefomgeving, 2013

In Europa clusteren mensen, kapitaal en bedrijven in toenemende mate samen in stedelijke gebieden die - over landsgrenzen heen - uitgroeien tot megaregio's. Tegenover bevolkingsgroei in deze megaregio's staat leegloop en krimp op het platteland.



De concentratietendens stoelt op het begrip dat innovatie de bron van duurzame welvaart is; dat deze door *cross overs* tussen economische ketens tot stand komt; dat deze internationale ketens lokaal geaccommodeerd moeten worden en dat deze dus een passende fysieke, sociale en maatschappelijke bedding nodig hebben. Die bedding is een stedelijke, waarbij



we 'stedelijk' overigens ruim moeten opvatten. De stad is immers steeds minder een afgebakend bebouwd gebied, met het historisch centrum als focus. Steden hebben zich uitgespreid, ver voorbij de eigen gemeentegrens. Een nieuwe vorm van stedelijkheid is ontstaan, waarbij het traditionele onderscheid tussen stad en land vervaagt.

Voor de positie van de Noord-Brabantse steden heeft dit alles grote gevolgen. Het stadsgewest blijft weliswaar van grote betekenis voor de opvang van de problemen van het stedelijk leven (*daily urban system*), allerlei strategische vragen die voortvloeien uit de veranderingen in de economie, laten zich slechts beantwoorden op een hogere regionale schaal. Het is de schaal van de metropoolregio, waarover Barber spreekt. Hij stelt dat metropolen dé bron van welvaart voor een land zijn, zozeer zelfs dat ze in hun onderlinge concurrentie en samenwerking een belangrijkere rol op economisch en cultureel gebied (gaan) spelen dan de landen waarin ze liggen. Immers, in een economie die steeds sterker door internationale competitie wordt gedreven zijn stedelijke regio's en metropolitane gebieden de onbetwiste 'dragers' van die economie. Het zijn niet langer (combinaties van) landen die de economische machtsblokken van de toekomst vormen, maar krachtige grensoverschrijdende invloedsgebieden met één of meer stedelijke regio's als kern. Zij liggen aan de basis van het Europa van de kansen.

In Nederland is deze beweging ook zichtbaar. De economisch meest succesvolle en internationaal georiënteerde regio's zijn de Randstad en Noord-Brabant. Niet voor niets constateerde het Centraal Planbureau in haar studie *Stad en land* (2010) dat de grootste economische groei de afgelopen kwarteeuw heeft plaatsgevonden in de regio rond Amsterdam en in Brabant(Stad). Het zijn deze regio's die in toenemende mate de kurken zijn waarop de Nederlandse economie drijft. Tegelijkertijd zijn beide regio's een *light*-variant van hun internationale concurrenten: ze zijn kleiner, minder dichtbevolkt en minder gespecialiseerd. Noord-Brabant is binnen Nederland weliswaar de onbetwiste technologieregio, met een uitzonderlijke economische kracht, maar het netwerk van toeleveranciers van goederen en high-tech industrie heeft hier een kleinere omvang dan in concurrerende regio's in Europa zoals Beieren en Baden-Württemberg.

Tegen het economisch 'geweld' van deze regio's kan BrabantStad eenvoudigweg niet op, daarvoor is het Brabantse netwerk van 'grote' steden eigenlijk te klein en gespreid (Raspe, 2012). Het ontbreekt aan kritische massa en dichtheid, aan agglomeratiekracht kortom, een cruciale rand-

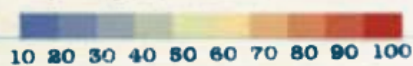


voorwaarde voor meer innovatie, hogere productiviteit en economische groei. Het totale arbeidsaanbod is vrij gering en de dichtheid van inwoners en economische activiteiten is in internationaal perspectief gezien vrij laag. De economische prestaties van een gebied nemen toe naarmate er meer arbeidsplaatsen op een vierkante kilometer zijn. Dan groeien de investeringen, de productiviteit en de werkgelegenheid. Het feit dat Brabantstad een verzameling van middelgrote provinciesteden is, is dus een nadeel ten opzichte van monocentrische metropolen zoals Brussel, Berlijn en Parijs.

De massa van de regionale economie in 2012

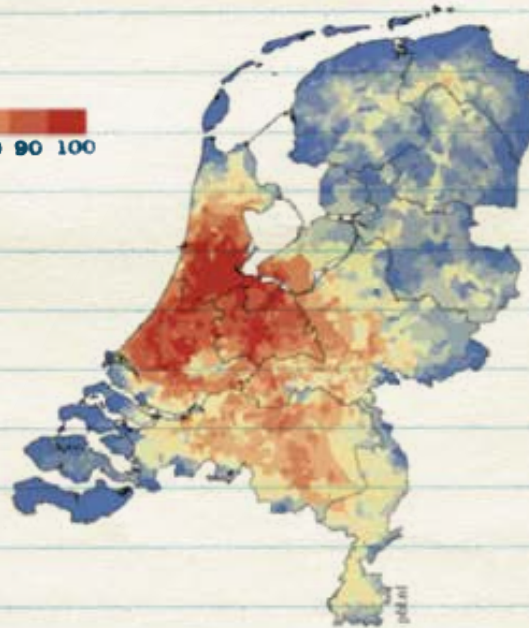
Bron: Planbureau voor de Leefomgeving, 2013

laag - hoog (in percentage)



geen score/data

De economie van Brabant heeft een minder grote 'massa' dan die van de Randstad. Deze massa wordt geïllustreerd met het aantal banen dat vanuit een postcode kan worden bereikt binnen 45 minuten reistijd. De Randstad functioneert meer als één geïntegreerde arbeids- en kennismarkt.



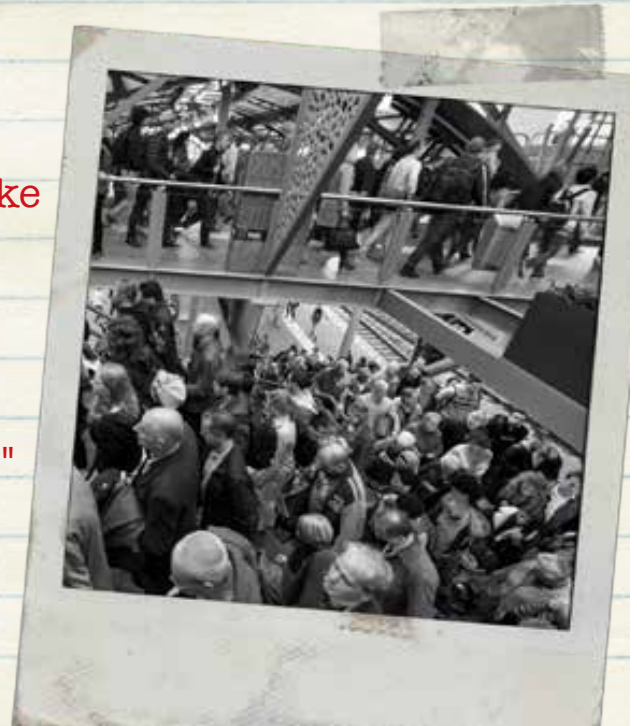
De vraag is natuurlijk of het, gegeven de specifieke structuur van het Brabantse steden netwerk, slim en realistisch is om mee te doen aan een internationale competitie gestoeld op 'massa en dichtheid'. Nog los van het antwoord op deze vraag, is het als gespreid steden netwerk überhaupt lastig om op korte termijn voldoende agglomeratiekracht te ontwikkelen. Wat wel kan en internationaal ook gebeurt, is het vergroten van noodzakelijke schaafeffecten door economische en bestuurlijke verbindingen te verbeteren. Het gaat dan om het organiseren van slimme interacties tus-

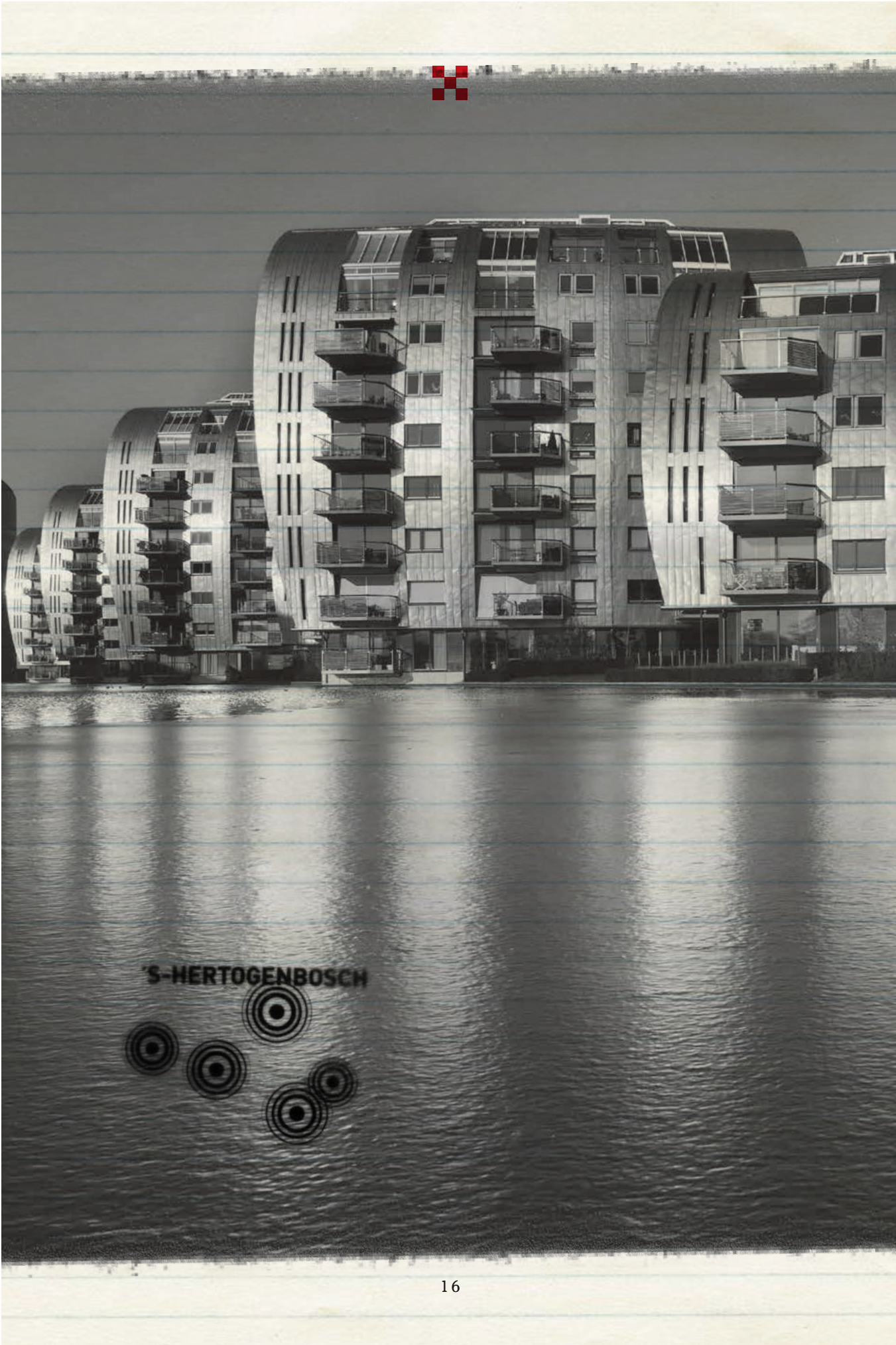


sen afzonderlijke steden zodat ze functioneel, institutioneel en cultureel steeds meer verweven raken en als het ware als één grote metropool gaan functioneren, met alle positieve economische effecten voor het presteren van de steden afzonderlijk. Niet voor niets is midden jaren negentig bij onze Oosterburen een wet ingevoerd, die metropoolvorming bevordert. Rond dezelfde tijd werd het ICE-net van hogesnelheidstreinen tussen de belangrijkste Duitse steden uitgebouwd. Dat heeft de economische groei van Duitsland sterk bevorderd (Adam & Göttsche-Stellmann, 2002).

Ook in Nederland dringt langzaam maar zeker het besef door dat metropoolvorming gecoördineerde actie vereist. Niet voor niets zet Amsterdam sinds 2008 samen met de omliggende gemeenten stevig in op de vorming van één goed functionerende metropoolregio. Ook Den Haag en Rotterdam werken inmiddels actief samen aan de ontwikkeling van een metropoolstrategie, waarin door slimme samenwerking schaalvoordelen kunnen worden gerealiseerd. Daarbij gaan investeringen in de *hardware* van de regio hand in hand met aandacht voor de *software*. Voorbeelden zijn het kiezen van de nieuwe naam 'Rotterdam The Hague Airport' voor luchthaven Zestienhoven en het promoten van de metropoolregio Amsterdam met Amsterdam Castle (Muiden) en Amsterdam Beach (Zandvoort). BrabantStad staat voor de uitdaging een regiospecifiek antwoord te formuleren op deze ontwikkeling. Hoe gaan wij slim bestaande massa's en kwaliteiten combineren om zodoende schaalvoordelen te realiseren? Hoe versterken en versnellen we de opwaartse spiraal van toenemende, en elkaar versterkende, functionele, culturele en bestuurlijke samenhang? En misschien nog belangrijker: hoe organiseren we massa vertrekkend vanuit de bijna 1 miljoen inwoners van BrabantStad?

"Organiseren van slimme interacties tussen afzonderlijke steden zodat ze functioneel, institutioneel en cultureel steeds meer verweven raken en als het ware als één grote metropool gaan functioneren."





'S-HERTOGENBOSCH





GROTER DENKEN

De grootste uitdaging voor BrabantStad is om allereerst in de spiraal van metropoolvorming te geraken en vervolgens opwaarts te bewegen (Meijers, Hollander & Hoogerbrugge, 2013). Toegegeven, BrabantStad is voor bepaalde onderdelen van de arbeids- en kennismarkt al op weg om als één *daily urban system* te functioneren. Misschien is dat nog wel de meest opvallende ontwikkeling die zich in de afgelopen periode heeft voltrokken, namelijk dat BrabantStad voor steeds meer Brabanders, en dan met name de jongere generatie (18-40 jaar), simpelweg een realiteit is. Hoewel zij BrabantStad als bestuurlijk samenwerkingsverband niet kennen, blijkt uit hun verplaatsingsgedrag en activiteitenpatronen dat deze zich allang op het schaalniveau van BrabantStad afspelen. Tussen de grote Brabantse steden is daardoor sprake van groeiende samenhang (Tordoir, 2014). De jongere generatie zorgt via zakelijke contacten en woon-werkpendel voor versterking van de netwerken tussen de grote steden in Noord-Brabant en daarbuiten. In het licht van de eerder genoemde concentratietendens van de stedelijke economie is de verwachting dat deze trend doorzet.

Een (bescheiden) deel van de baten van metropolitane krachtenbundeling worden in Noord-Brabant dus al behaald. Je zou kunnen stellen dat BrabantStad, wellicht zonder het te beseffen, metropool-in-wording is. Door de samenwerking in BrabantStad verband, de (binnen)stedelijke herleving en de inzet op een meer samenhangend wegennetwerk en vervoerssysteem is sprake van een, zij het nog zeer voorzichtige, opwaartse spiraal van toenemende, en elkaar versterkende, functionele en economische samenhang waarbij het geheel meer is dan de som der delen. Allesbepalend voor de toekomst van BrabantStad is de kracht die partijen weten te mobiliseren om deze in gang gezette beweging te versterken. Uit de natuurkunde weten we immers dat wanneer op een voorwerp onvoldoende kracht werkt dit voorwerp geen snelheidsverandering zal ondergaan!

Nu BrabantStad in toenemende mate het schaalniveau vormt waarop zich voor een nieuwe generatie van jonge mensen de dagelijkse activiteitenpatronen afspelen, is het zaak om vanuit een gezamenlijke agenda die activiteiten maximaal te ondersteunen. Dat maakt de afzonderlijke steden en Noord-Brabant als geheel krachtiger in een wereld waar het meer en meer draait om metropoolregio's. Daarom zal de doorontwikkeling van BrabantStad meer dan ooit als één samenhangend project moeten worden gezien. Natuurlijk, BrabantStad kent een grote ruimtelijke en economi-



sche verscheidenheid, ook dat is een kracht die moet worden gekoesterd. Maar dat laat onverlet dat het creëren van meer synergie tussen de grote steden op een selectief aantal thema's veel winst te boeken is voor het collectief. Metropoolvorming staat niet gelijk aan uniformering. Het vraagt om maatwerk.

Meer kritische massa, meer slimme samenwerking, is nodig om een overtuigende agenda te ontwikkelen waarmee Brabant in het internationale speelveld enig gewicht in de schaal kan leggen. Dat vereist, parallel aan de eerder beschreven opschaling en dynamisering van de stedelijke economie, een schaa sprong in denken (én doen): van een netwerkstad van vijf samenwerkende steden, waarbij elk knooppunt zijn eigen stadhuis kent, naar één samenhangende metropoolregio. Want is dat niet eigenlijk wat BrabantStad is? Een met veel groen en blauw gemengde stedelijke regio, waar meer dan een miljoen mensen wonen en werken, met een eigen luchthaven en een aantakking aan het internationale HSL-netwerk, bruisende culturele voorzieningen, een krachtige maakindustrie, gespecialiseerde onderwijsinstellingen en technologische topinstituten, dooraderd met beekdalen en ingebed in een fraai coulisselandschap. Waarom zouden we dat geen metropoolregio mogen noemen?

Natuurlijk, iedere Brabander mag de eigen wijk, buurt of dorp tot zijn of haar thuis verklaren, maar het is goed om te weten dat men elders in de wereld in veel grofmaziger categorieën denkt. Het is dus heel verstandig om BrabantStad als een samenhangend stedelijk gebied, als één metropolitaan systeem, te beschouwen. BrabantStad is geen klassieke metropool, ook geen stad, maar een metropoolregio waarvan het geheim zit in de compleetheit van het aanbod aan functies en kwaliteiten. Van hoogwaardige campuslocaties in Eindhoven en Helmond tot de aantrekkelijke historische binnensteden van 's-Hertogenbosch en Breda en de Tilburgse spoorzone: de afzonderlijke steden hebben van alles te bieden, maar het is de complete verzameling die leidt tot een grote meerwaarde op de Europese en de wereldkaart.

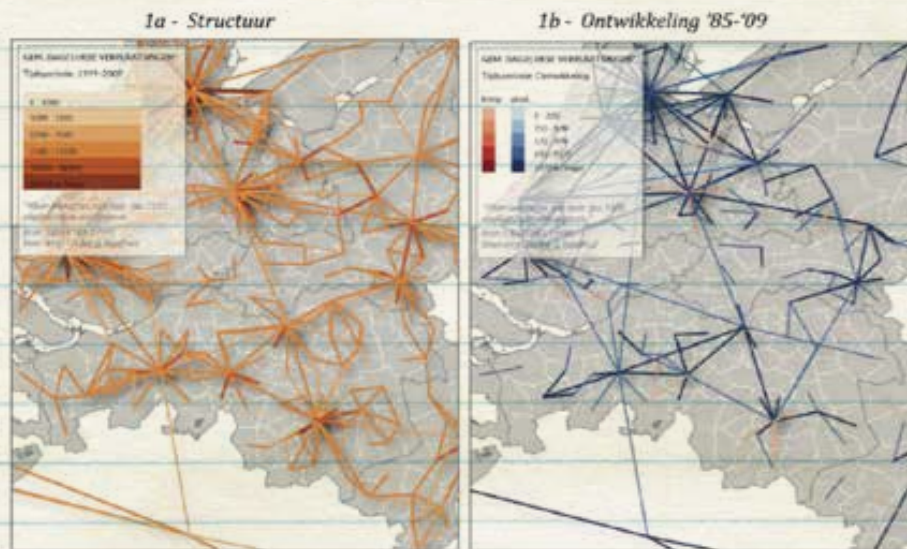
Meer dan een economisch en bestuurlijke proces, is metropoolvorming feitelijk een mentaliteitskwes t ie. Het betreft in essentie een culturele opgave. Het gaat er om vanuit een metropolitaan perspectief naar Brabant te kijken: de *switch* te maken van BrabantStad naar metropoolregio Brabant, van samen-werken naar samen-gaan in de dynamische en mentale betekenis van het werkwoord. Een dergelijke perspectiefwissel impliceert onvermijdelijk een verschuiving in focus: van projecten op de



eigen stedelijke schaal, die voortkomen uit lokale, plaatsgebonden verlangens naar projecten die het resultaat zijn van een effectieve verbeelding van wat Noord-Brabant als metropoolregio-in-wording nodig heeft om zich in Europees verband te positioneren en onderscheiden.

Verplaatsingen in Brabant: structuur en ontwikkeling

Bron: Ruimtelijk Economisch Atelier Tordoir, 2014



Er is sprake van een groeiende netwerkvorming tussen de grote steden in Brabant. Deze trend wordt vooral gedreven door de economische relaties: het zakelijk verkeer en het woon-werkverkeer tussen de grote steden van met name hoger opgeleide werknemers en de jongere generatie (18-40 jaar) groeit.

"De doorontwikkeling van Brabantstad meer dan ooit als één samenhangend project zien."





MOZAÏEK VAN STAD EN LAND

Een metropolitaan perspectief maakt het tevens mogelijk de Brabantse stedelijke structuur vanuit een wat meer inclusief perspectief te doordenken, zowel in de relatie tussen de vijf grote steden en de middelgrote kernen in het netwerk als tussen de steden en het bredere ommeland. Die relaties zijn de afgelopen periode door een proces van economische regionalisering van karakter veranderd, waarbij zich gebieden met een groeiende en gebieden met een afnemende economische intensiteit aftekenen. Stedelijke en regionale vervoersassen spelen in dit veranderend patroon van groei en krimp een structurerende rol. De groeiende intensiteit van de verkeersstromen langs bijvoorbeeld de A2-as en de A50 is daarvan een duidelijke indicator. Deze ontwikkeling zorgt er voor dat kernen als Oss, Uden en Veghel worden opgenomen in het interstedelijk systeem.

Feitelijk is de schaa sprong van stedelijk netwerk naar metropoolregio ook niet meer dan een logische volgende stap in de evolutie van BrabantStad. Wat immers begon als een informele, bestuurlijke samenwerking om het stedelijk belang van en in Brabant te articuleren naast of tegenover dat van het platteland, is uitgegroeid tot een breder vehikel voor de stimulering van de Brabantse economie. Niet voor niets hebben de steden de afgelopen periode vanuit hun herwonnen centrumpositie in de regio het voortouw genomen in de organisatie van regionale samenwerkingsverbanden. Volgend op het succes van Brainport, werken inmiddels ook in West- (Strategic Board), Midden- (Midpoint) en Noordoost-Brabant (Agrifoodcapital) maatschappelijke, private en publieke partijen samen. Dat doen ze op basis van concrete investeringsagenda's die regionaal kennis, economische ketens en ruimtelijke infrastructuur in samenhang laten floreren.

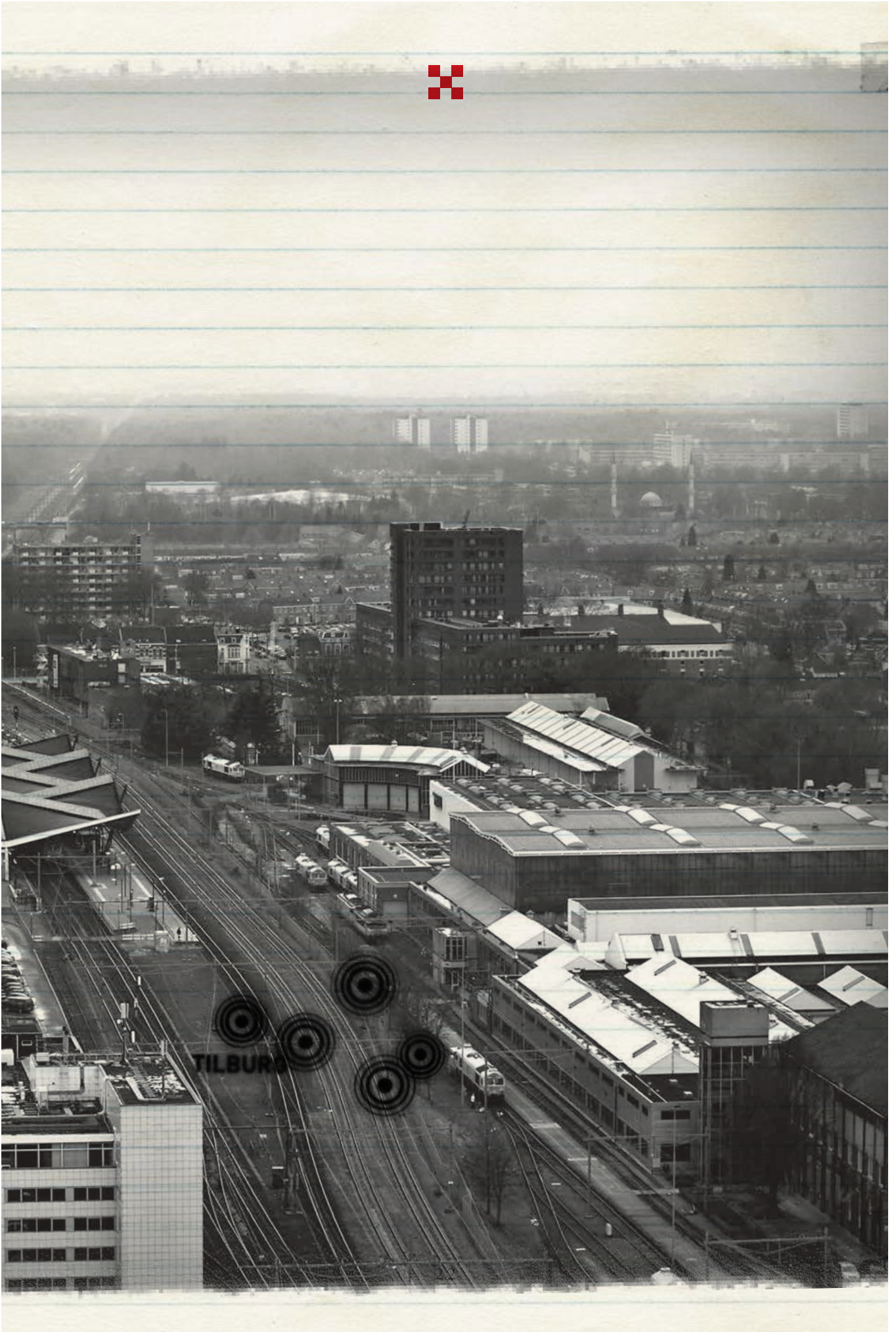
Wanneer we groter denken, dient het wenkend perspectief met bijbehorende agenda zich haast als vanzelf aan. Dat perspectief lijkt gelegen in een verdere versterking van het proces van metropoolvorming op Brabantse mensenmaat, aansluitend bij het bestaande mozaïek van stad en land. De vijf grote steden, ondersteund door de provincie, vervullen in dit proces een voorhoederol, zowel in de onderlinge samenwerking als in de richting van hun directe ommeland. Want als iets BrabantStad bindt, dan is het wel de situering van die stedenband in het Brabantse land, niet opgevat als groen decor of landschappelijk erfgoed, maar als gedeelde culturele en economische ontwikkelingsbron; een met de zandgronden



verbonden ondernemersdrang en culturele creativiteit. Denk bijvoorbeeld aan de waarde van het landschap als culturele buitenplaats, en aan de mogelijke relaties met de in het buitengebied gevestigde bedrijvigheid. Maar ook in ecologische zin brengt het ommeland in toenemende mate kwaliteiten in, die noodzakelijk zijn voor een overtuigend antwoord op een veelheid van brandende kwesties in de sfeer van voedsel, energie en klimaat.

De bijzondere samenhang en ontspannen wisselwerking tussen stad en land geeft de Brabantse metropool in internationaal opzicht een onderscheidende identiteit. Het belang van identiteit in de hedendaagse netwerkmaatschappij kan, zoals de Spaanse socioloog Manuel Castells terecht opmerkt, niet genoeg worden benadrukt (Castells, 1997). Het creëert een gevoel van verbondenheid. Waar andere metropoolregio's worstelen met het vraagstuk van sociaal-culturele binding, van belang voor de kwaliteit van leven, is Noord-Brabant een sterk verband in de oorspronkelijke, culturele betekenis van een regio. De Brabantse achtertuin is voor de steden dan ook geen begrenzend, maar een mobiliserend kader: een gedeelde voedingsbodem of, beter nog, humuslaag voor nieuwe initiatieven. Dat was ook de terechte aanname achter het *bid* voor 'Culturele Hoofdstad'. Hoewel dat *bid* is mislukt, kan met die culturele humuslaag meer worden gedaan, kan er creatiever mee worden omgesprongen in Brabantstad-verband.

"De schaalsprong van (nationaal) stedelijk netwerk naar (Europese) metropoolregio is niet meer dan een logische volgende stap in de evolutie van Brabantstad."





SLIMME VERBINDINGEN

Het Brabantse land als gedeelde institutionele, culturele en landschappelijke handelingsruimte maakt tevens dat het netwerkverband van BrabantStad vooralsnog verre te verkiezen valt boven een ogenschijnlijk functioneel-economische opdeling van het Brabantse steden netwerk in een west- en oostvleugel, met een focus op respectievelijk een logistiek complex dat samenhangt met de havens van Rotterdam en Antwerpen en een kenniscomplex langs de A2 as, waar zich veel bedrijven in de ICT en kennisinstellingen clusteren. Voor BrabantStad is het de kunst om op beide borden tegelijkertijd te schaken, zich zowel te richten op Rotterdam en Antwerpen als op Amsterdam en Utrecht. Dit vanuit het besef dat de kracht schuilt in de productieve verbinding. Beide complexen hebben bestaansrecht. Het getuigt van naïviteit om te denken dat het ene complex – kennis – van morgen is en de andere – logistiek – van gisteren (De Zeeuw, 2009).

Vanzelfsprekend moet de Brabantse metropoolregio zich niet laten opsluiten binnen de provinciale grenzen. De *economy of flows* stopt niet bij de Moerdijkbruggen, ze is per definitie grenzeloos. Er bestaan in economisch opzicht geen harde gebiedsgrenzen meer. Dat is geen probleem, eerder een kans. Vanuit de gedeelde Brabantse achtertuin zijn immers allerlei productieve allianties te smeden en krachten te bundelen rond thematische opgaven. Het een sluit het ander niet uit, integendeel: hoe hechter de thuisbasis, hoe vruchtbaarder de wisselende contacten (Mommmaas, 2006). BrabantStad is het vehikel bij uitstek om die contacten te leggen, om de economische kerngebieden in Noord-Brabant en daarbuiten slim met elkaar te verbinden. De grote Brabantse steden vervullen nu op bescheiden schaal al een makel- en schakelfunctie tussen de belangrijke regionaal economische clusters (high-tech, agrofood, maintenance, logistiek en *biobased*). De positie van 'linking pin' tussen deze clusters kan verder worden uitgebouwd en versterkt vanuit een meer metropolitaan perspectief.

Voor de hand liggende contacten zijn allereerst die met de Randstedelijke metropoolregio's Amsterdam en Rotterdam-Den Haag. In feite gaat het hier om de opschaling van het aloude Randstadconcept, om de ontwikkeling van een nieuwe 'gouden driehoek' (E3), waarvan de hoekpunten niet langer alleen worden gedefinieerd door Amsterdam met zijn toeristische aantrekkingskracht en creatieve klasse en Rotterdam met



zijn maritieme en logistieke complex, maar ook door de Technopolis Eindhoven, wereldspeler op het gebied van high-tech. Vanuit de Amsterdamse metropool gezien is de Brainportregio belangrijker geworden. Immers, vooral de op export gerichte maakindustrie trekt de nationale economie momenteel uit haar diepste recessie. Niet voor niets zet Amsterdam in op verbreding van het alfa-gamma profiel met (toegepaste) technologie. Omgekeerd hebben Brainport en BrabantStad grote belangen in de Amsterdamse regio (*legal, finance*, Schiphol) en in de Rotterdamse chemie- en procesindustrie.

Het gaat hier om de uitbouw van de zakelijke netwerken die zich ontwikkelen tussen de belangrijkste 'main'- en 'brainports' in Nederland. De versterking van de zakelijke relaties in deze driehoek is vanuit de regeringszetel in Den Haag gezien een logische. Het is de volgende fase in de doorontwikkeling van de Randstedelijke deltametropool. BrabantStad, in dit geval aangevoerd door Eindhoven, moet daar als tweede economische motor van Nederland vanuit haar industriële en technologische profiel een stevige bijdrage aan leveren. Maar het zou te beperkt zijn om alleen deze kaart te spelen, nog even los van het feit dat de eerder genoemde agglomeratie-voordelen op deze schaal überhaupt moeilijk zijn te realiseren. Kenmerk van de Nederlandse delta is immers haar onbegrensde karakter. Ze is onderdeel van de dynamische Eurodelta, die uitwaaiert langs Rijn, Maas en Schelde. De benadering van 'mainports' mag op de kaart van Nederland nog enigszins houdbaar lijken, binnen Europa en vooral in relatie tot de omliggende metropolen in de Rijn, Maas en Schelde delta, ligt Noord-Brabant centraal en de Randstad perifeer.

Juist de Brabantse steden moeten vanwege hun strategische ligging en hun kwaliteiten in deze delta de samenhang met ontwikkelingen en ontwikkelingspotenties aan de andere kant van de grens niet over het hoofd zien. In dat verband is het uiterst relevant met Vlaanderen en Duitsland (Nordrhein-Westfalen) te schakelen, waarmee de economische relaties steeds krachtiger worden. De samenwerking zoals die zich momenteel ontwikkelt in de Vlaams-Nederlandse Delta is in dit verband een interessant voorbeeld. De Brabantse metropoolregio kan, voortbouwend op dergelijke initiatieven, een krachtige positie als draaischijf ontwikkelen in de zich ontwikkelende Eurodelta, de enige echte megaregio van Europa. Het gaat erom de effectieve schaal van de Brabantse metropool te vergroten door verbindingen met zowel Rotterdam-Antwerpen ('deltaperspectief' via Breda) en Amsterdam (Brainport, kennis A2) als Vlaanderen te



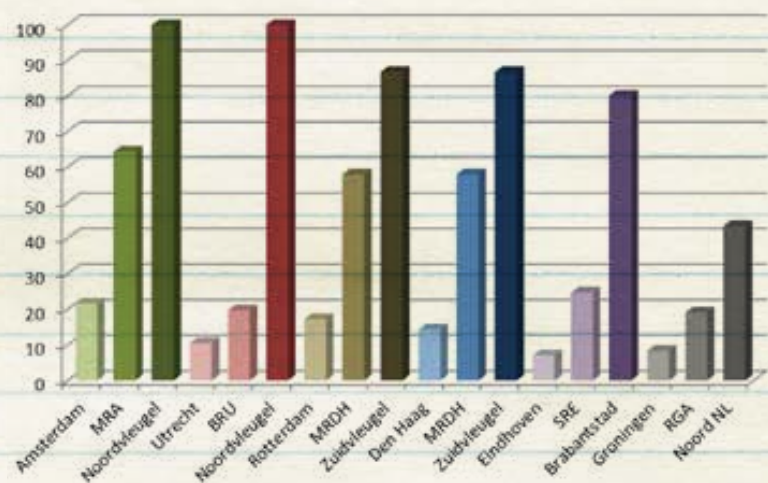
verbeteren, en strategisch samen te werken met deze regio's rond specifieke thema's. De triple-helix samenwerking rond *smart lighting* - slimme verlichting voor de openbare ruimte - tussen Amsterdam, Eindhoven en Rotterdam is daar een voorbeeld van, evenals de grensoverschrijdende samenwerking die zich tussen Rotterdam, Antwerpen en West-Brabant ontwikkelt rond de *biobased* economie.

Toegevoegde waarde van Brabantstad voor Eindhoven

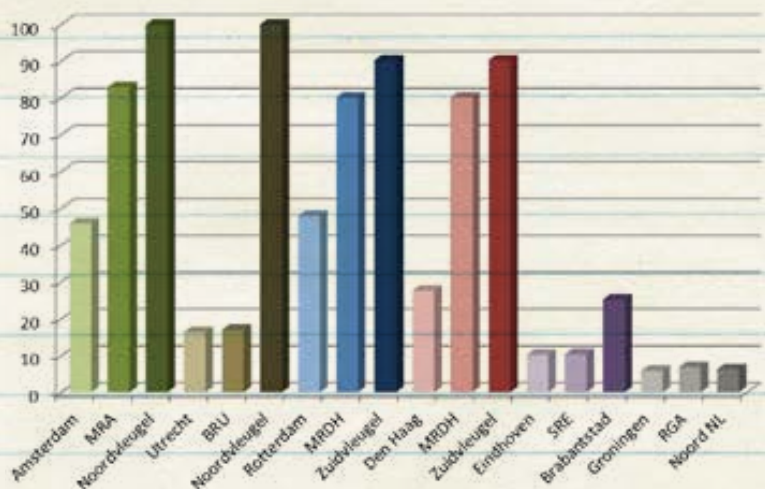
Bron: TU Delft (E. Meijers), 2014

In vergelijking met andere stedelijke regio's bezit Brabantstad een relatief gering aantal (inter)nationale metropolitane functies. Het gaat dan om internationale congrescentra, intercontinentale vliegverbindingen, zakenbanken, culturele instellingen, enzovoorts. Om deze tekorten te compenseren moet massa worden 'geleend' bij andere regio's. Snelle en goede verbindingen tussen bijvoorbeeld Eindhoven en Amsterdam zijn hiervoor cruciaal.

Regionale Functies



(Inter)nationale Metropolitane Functies

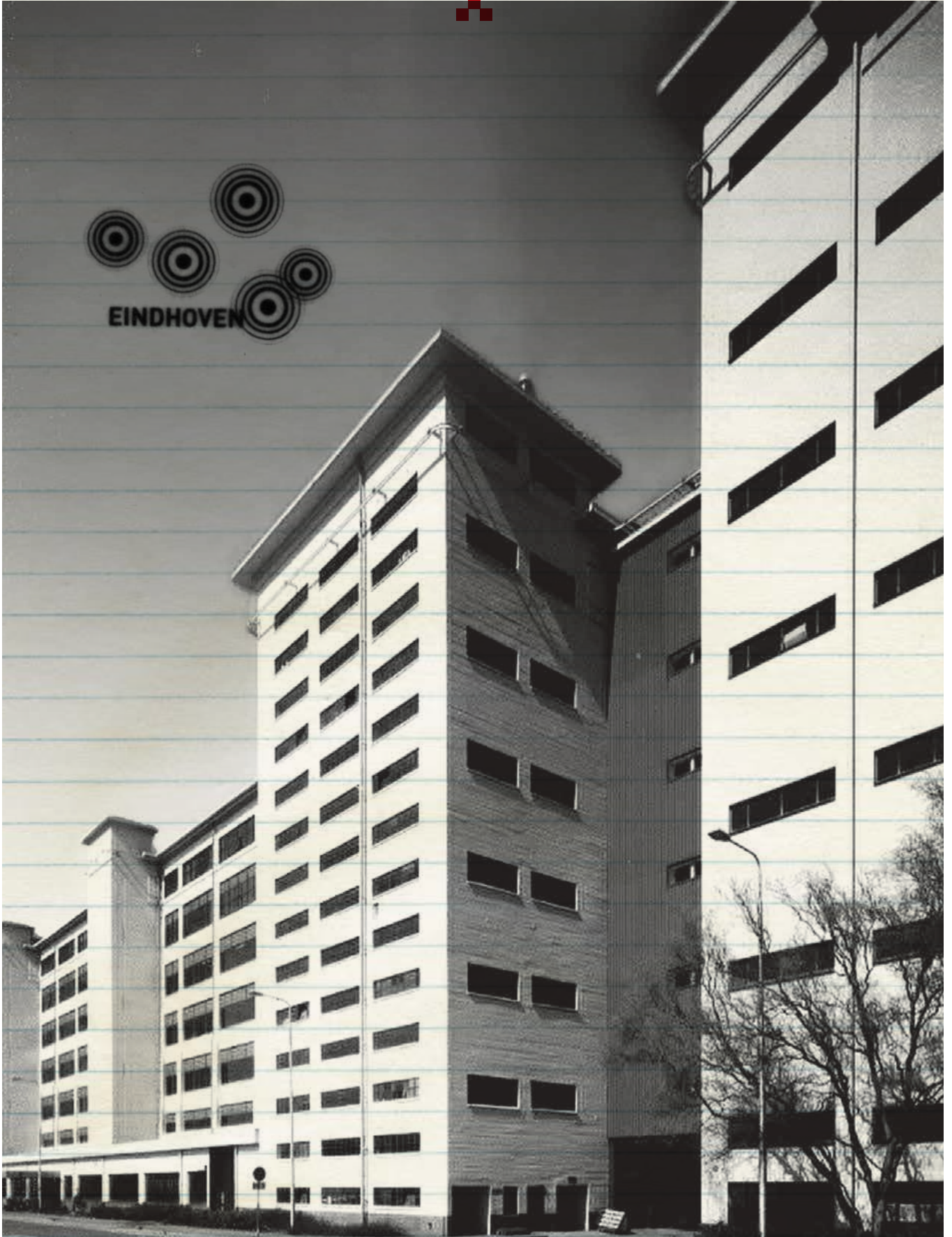
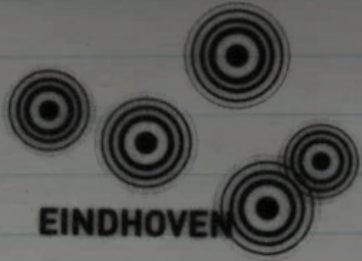




Metropoolvorming is zo gezien allang geen exclusieve overheidsaangelegenheid meer. Misschien is zelfs de veelgeroemde *Triple Helix* nog te beperkt om te snappen wat er feitelijk aan de hand is. *Smart citizens* en maatschappelijke organisaties zullen in toenemende mate een rol gaan spelen. Ook in de Brabantse steden barst het van de zelforganiserende initiatiefnemers in de sfeer van de zorg, het wonen, energieopwekking en stadslandbouw. Het gaat dan ook niet uitsluitend om het vergroten van de concurrentiekracht door bestuurlijke samenwerking in regionaal verband. De agenda is breder. Meedoen in een snel veranderende wereld, vraagt om een slimme regio, die inzet op kennis en innovatie vanuit het besef dat daarmee duurzaamheid wordt gestimuleerd. En het vraagt om een aantrekkelijke en inclusieve regio, waarin iedereen meetelt, meedoet en de kwaliteit van leven hoog is. De Brabantse steden vieren immers niet alleen het succes van de welvaart. De werkloosheid onder laagopgeleide groepen is de achterkant van het succes en reden tot zorg. Juist de onderkant van de arbeidsmarkt vraagt om innovatiekracht. De sociale dimensie wint aan betekenis in het proces van metropoolvorming.



"Meer dan ooit komt het aan op het nemen van verantwoordelijkheid voor de vitaliteit van de verbindingen tussen de steden."





OPGAVEN

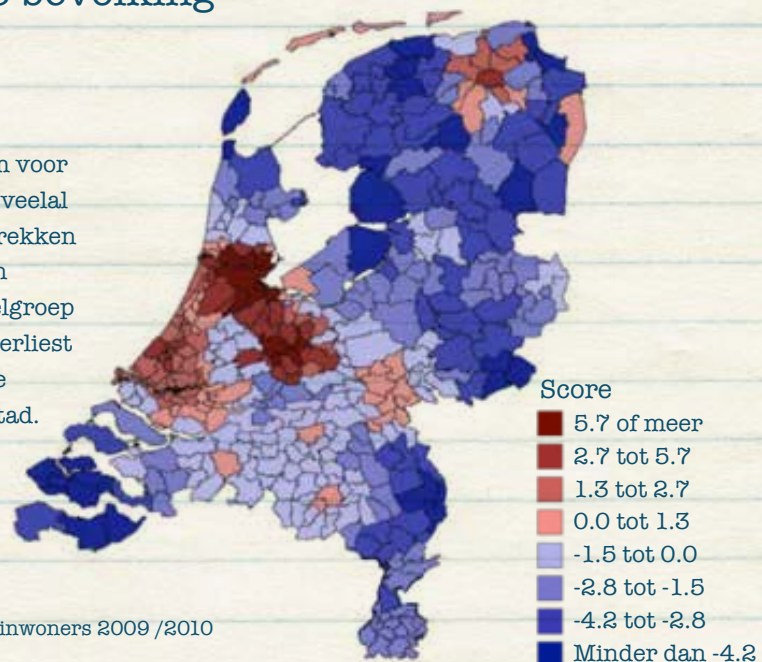
Het moge duidelijk zijn, BrabantStad staat op de drempel van een nieuwe fase in haar ontwikkeling: van (nationaal) stedelijk netwerk naar (Europese) metropoolregio. De internationale economische en culturele dynamiek vragen om een stedelijkheid van een hogere orde, een combinatie van nieuwe verbindingen tussen steden en een hogere kwaliteit van voorzieningen. Dat is nodig om op het grotere speelveld een rol van betekenis te kunnen blijven spelen. De belangrijkste succesfactoren op dat strijdtoneel hebben, zoals hiervoor betoogd, te maken met de kwaliteit van de arbeidsmarkt, de bereikbaarheid en de Q-factor, de *Quality of Life*. De daarmee samenhangende strategische opgaven voor de toekomst kunnen enigszins schematisch worden samengevat als het ABC van BrabantStad. De A staat voor aantrekkelijk, voor een hoge kwaliteit van leven in de Brabantse metropool. De B voor bereikbaarheid en connectiviteit, binnen de regio en naar buiten. De C voor een concurrerende en circulaire economie (cf. Modder, 2014). Het zijn opgaven die het perspectief van de Brabantse metropoolregio dichterbij brengen. Ze vragen om een kwaliteitsimpuls en dus om een gezamenlijke krachtsinspanning, met een duidelijke voortrekkersrol voor de (samenwerkende) grote steden. Ze vragen ook om stevige keuzes. Kiezen voor specialisatie en complementariteit vergt bestuurlijke moed, maar wordt beloond met een sterkere, internationale positie van BrabantStad.

Migratie van de bevolking van 15-39 jaar

Bron: Bureau Louter, 2013

Jongeren die bereid zijn om voor een baan te verhuizen zijn veelal hoogopgeleid. In Brabant trekken alleen Breda, Eindhoven en 's-Hertogenbosch deze doelgroep aan. De rest van Brabant verliest jongeren, meestal omdat ze vertrekken naar de Randstad.

Migratie 15-39 jaar per 1000 inwoners 2009 /2010





"Het ABC van BrabantStad: aantrekkelijk, bereikbaar en concurrerend."

A = Aantrekkelijkheid vergroten

Noord-Brabant kent naar Europese maatstaven een uitzonderlijke economische kracht: een bovengemiddeld toegevoegde waarde, de sterkste productiegroei van Nederland. Of het nu gaat om landbouw, distributie of industrie, kennis blijkt de beslissende factor. Die kennis wordt geleverd door mensen. De hedendaagse kenniseconomie is bovenal een mensen-economie. Menselijk kapitaal is de sleutelfactor voor een succesvolle toekomst van BrabantStad, dat als knooppunt functioneert in het collectieve 'Brabantbrein'. Het goed functioneren van dit brein is in toenemende afhankelijk van de gestage 'toevoer' van kenniswerkers. In het vergrijzende Brabant is die toevoer op middellange termijn niet vanzelfsprekend gegarandeerd. Sterker nog, op universitair niveau is zelfs nu al sprake van een 'braindrain' uit Brabant naar de Randstad (Cörvers & Ramaekers, 2010; Tordoir, 2014).

Hoewel door toegenomen werkloosheid de verwachte krapte op de arbeidsmarkt een aantal jaren opschuift, blijft naast het opleiden van eigen talent het aantrekken en vasthouden van internationaal talent een opgave van formaat. Het is voor BrabantStad daarom zaak toe te werken naar een gezamenlijke strategie om de aantrekkingskracht voor kenniswerkers te vergroten. Dat kan niet anders dan een internationale strategie zijn, gericht op de realisatie van een echte metropolitane arbeids- en kennismarkt. Deze markt zal zeer dynamisch zijn: zowel laag als hoogopgeleide arbeidsmigranten verblijven tijdelijk. Ze zijn passanten, op weg naar de volgende werkplek. Dat is geen bedreiging, eerder een kans. Ze houden vaak contact met oud-collega's en zorgen zodoende voor interregionale kennisoverdracht. Als gevolg van deze dynamiek worden *short-stay* voorzieningen belangrijker, evenals internationaal onderwijs en een aansprekend cultuuraanbod.

In het licht van deze ontwikkelingen zal allereerst gezorgd moeten worden voor een grootstedelijk milieu met bijbehorende culturele top-



voorzieningen. De internationale allure van de spoorzones verdient in dat verband aandacht. Rekening houdend met de kracht van elkaars kwaliteiten, zullen de steden de ontwikkelingen in de spoorzones (beter) op elkaar moeten afstemmen. Het gaat daarbij niet in de eerste plaats om investeringen in stenen, maar in samenhangende culturele programmering en transformatie. Meer culturele samenwerking is – naast de al lopende bestuurlijke en functionele samenwerking – sowieso noodzakelijk om de aantrekkelijkheid van de regio in internationaal perspectief te versterken (Mommaas, 2006). Daarnaast dienen (top)locaties voor open innovatie, waarin het ondernemerschap in de steden kan opbloeien, te worden uitgebouwd. De groeiende aandacht voor ondernemerschap in de onderwijscurricula helpt daarbij. Gelukkig komen er in de Brabantse steden ook steeds meer incubators, fysieke plekken op of bij universiteiten waar afgestudeerden of jonge wetenschappers geholpen worden om hun kennis te gelde te maken. Toch stijgt het geheel nog te weinig uit boven de som der delen. Het mag allemaal wat steviger, vanuit een meeromvattend metropolitaan perspectief.

Bekend is hoe de nabijheid van onderzoeksinstellingen de ontwikkeling van succesvolle metropoolregio's stimuleert. Niet alleen dragen ze, mits ook enigszins regionaal georiënteerd, bij aan de regionale kennisontwikkeling. Ze stimuleren ook het voor innovatie en creativiteit broodnodig ethos van onderzoek en ontwikkeling. In de Ruhr metropool bijvoorbeeld zijn de drie grootste universiteiten onder het motto 'Gemeinsam besser (studieren, forschen und lehren)' in 2007 een strategische alliantie aangegaan, met als doel uit te groeien tot sterkste academische *hub* van Duitsland. Ze profileren zich gezamenlijk en werken onder meer samen in de internationale werving van studenten en academici en in het opzetten van passend, internationaal onderwijsaanbod en unieke masterprogramma's. Dit in nauwe samenwerking met publieke en private partijen in de regio. Een soortgelijke beweging is momenteel gaande in de metropoolregio Rotterdam-Den Haag en in Amsterdam waar een internationaal onderzoeksinstituut voor metropolitane vraagstukken wordt opgezet op het vlak van toegepaste stedelijke technologie en ontwerp.

Niet voor niets bepleit de WRR in het invloedrijke rapport *Naar een lerende economie* (2013) dat dergelijke intensieve samenwerking tussen bedrijven, kennisinfrastructuur, onderwijsinstellingen en overheden cruciaal is om de regionale kenniscirculatie te bevorderen. Nieuwe kennis blijft belangrijk, maar nog belangrijker wordt het mobiliseren en slim



toepassen van kennis, ideeën en technieken die te vinden zijn in andere bedrijven, sectoren en landen. Dat roept de vraag op hoe BrabantStad beter gebruik kan maken van de aanwezigheid van de universiteiten, de hogescholen en andere onderzoeksinstituten en de kennisproductie die daar plaatsvindt? Hoe vergroten we – in het verlengde van de WRR analyse – het regionale absorptievermogen voor kennis? Hoe brengen we de steden en het hoger onderwijs dichter bij elkaar? Wanneer de collectieve kracht van de Brabantse universiteiten en hogescholen kan worden gemobiliseerd zal dat positieve effecten hebben voor de positie van Noord-Brabant als een van Europa's meest aantrekkelijke bestemmingen voor wetenschap, onderzoek en innovatie. De plannen van de TU/e en Tilburg University voor een gezamenlijke *graduate* school in 's-Hertogenbosch vormen een interessante eerste stap in deze richting. Uiteindelijk moet BrabantStad magneet zijn voor creatieve en ondernemende geesten.

B= Bereikbaarheid verbeteren

In een economie die steeds meer draait om kleine, gespecialiseerde ondernemingen die intensief met elkaar moeten samenwerken om tot nieuwe producten en diensten te komen, zijn verbindingen cruciaal. Het draait om 'connectiviteit', het optimaal verbonden zijn met je collega's en zakenpartners. Sociale connectiviteit, in de vorm van het netwerk van persoonlijke en zakelijke contacten op kantoren, instituten, in vergaderingen, op congressen en beurzen, houdt het Brabantbrein werkend. Sociale nabijheid, al dan niet tijdelijk, is van belang om kennis te ontwikkelen en delen. In de groeiende behoefte aan nabijheid en ontmoeting moet BrabantStad voorzien. Dit ook vanuit de gedachte dat slimme connectiviteit het gebrek aan metropolitane massa en dichtheid van het Brabantse stedennetwerk compenseert. Om het proces van sociale netwerkvorming te faciliteren is het verbeteren van de fysieke connectiviteit cruciaal. Immers, als *face-to-face* contact zo belangrijk is voor het opzetten en onderhouden van netwerken en samenwerkingsverbanden, dan dienen de fysieke barrières zo klein mogelijk te zijn.

Vanuit een dergelijk perspectief is het versterken van Eindhoven Airport van belang, evenals de ontwikkeling van ICE-verbinding(en) van Schiphol via Eindhoven naar HSL-knopen in Düsseldorf en Aken en de invoer van spoorboekloos treinreizen vanuit 's-Hertogenbosch en Eindhoven (*shuttles*) naar de HSL-knopen Breda en Arnhem. Het zijn deze verbindingen met Europese oriëntatie, die ervoor kunnen zorgen dat BrabantStad als



schakel in een internationaal netwerk gaat functioneren. Om het interne integratieproces van BrabantStad te faciliteren zal tegelijkertijd meer inspanning moeten worden geleverd om de massa's en kwaliteiten van de verschillende steden te combineren en de voordelen van een Brabantse metropoolregio (variatie aan banen, woningen, voorzieningen, arbeidsmarkt) ook echt te gaan te benutten. Onderlinge bereikbaarheid is daarvoor cruciaal. Ook op dit punt lijkt een kwalitatieve schaa sprong naar een metropolitaan perspectief noodzakelijk.

Liep BrabantStad bij haar ontstaan nog voorop in de discussie over vernieuwende vormen van railgebonden openbaar vervoer, in de vorm van het zogenaamde Brabantspoor (een railverbinding van lichte treinen (*light-rail*) over bestaand spoor), inmiddels zetten andere Europese steden en regio's de toon. In het licht van nieuwe technologische ontwikkelingen, die door het bedrijfsleven worden vertaald, wordt in diverse metropoolregio's serieus geëxperimenteerd met een nieuwe generatie railgebonden vervoer, die de kwaliteiten van trein en tram combineert. Aanvullend op het nationale netwerk van hogesnelheidslijnen worden in bijvoorbeeld Frankrijk en Spanje de regionale openbaar vervoersystemen op revolutionaire wijze vernieuwd. BrabantStad blijft hierbij achter. Wanneer de regio in een internationale en continentale context een plek wil vinden, dan vraagt dat om een zekere urgentie de openbaarvervoer uitrusting van BrabantStad op niveau te brengen. Immers, de jonge generatie voor wie BrabantStad het nieuwe *daily urban system* vormt, ruilt de auto steeds vaker in voor het openbaar vervoer.

In het licht van de hiervoor geschetste metropolitane ambities is het voor BrabantStad zaak een goede *match* tot stand te brengen tussen comfortabel en efficiënt vervoer en een ruimtelijke en economische ontwikkeling, gericht op het realiseren van meer dichtheid en kwaliteit. De interstedelijke verbindingen via het spoor moeten een metronet-achtige kwaliteit krijgen, die de reisafstanden tussen de stedelijke centra drastisch verkleint. Het creëren van een beter openbaarvervoersysteem op Brabantstedelijke schaal is een snelle manier om meer 'massa' voor de metropoolregio-in-wording te creëren en in te spelen op de veranderde mobiliteitswensen van een nieuwe generatie BrabantStad-bewoners. Juist op de schaal van BrabantStad zijn de eerder genoemde agglomeratievoordelen te realiseren door regionale arbeidsmarkten te integreren en netwerk- en bedrijfsrelaties te intensiveren.

Het organiserend vermogen in het gebruik van de infrastructuur zal



beslissend zijn voor de vraag of BrabantStad een nieuw niveau van bereikbaarheid weet te realiseren, dat als deeltjesversneller functioneert voor allerlei vormen van virtuele, sociale en culturele connectiviteit en zodoende bijdraagt aan metropolitane bloei. Dat is meer een kwestie van hersens dan van fysieke maatregelen: de vergroting van het innovatief en organiserend vermogen, of het nu op de snelweg is of op de rail. Uiteindelijk moet straks iedere kenniswerker, bezoeker en bewoner met een E-ticket gemakkelijk door de Brabantse metropool kunnen reizen, moeiteloos schakelend tussen de verschillende vervoersmodaliteiten.

Het belang van de Brabantse export

Bron: CBS Internationalisation Monitor 2013

	Value added from production for the export*	Value added from re-exports	Value added total exports	Share value added exports in GRP
	million euros			%
Drenthe	2,638	136	2,775	22
Flevoland	1,879	145	2,025	21
Frieland	3,737	44	3,782	21
Gelderland	10,403	762	11,166	19
Groningen	9,995	213	10,208	36
Limburg	7,635	1,258	8,893	25
Noord-Brabant	18,126	1,867	19,993	23
Noord-Holland	16,402	4,051	20,453	19
Overijssel	6,971	1,191	8,162	23
Utrecht	7,195	580	7,775	15
Zeeland	3,165	251	3,416	27
Zuid-Holland	21,821	2,549	24,370	20

* Market prices.

Noord-Brabant heeft een krachtige exportindustrie. Ze exporteert na Zuid-Holland de meeste zelfgemaakte producten van Nederland. Per hoofd van de bevolking exporteert Brabant zelfs meer dan Zuid-Holland.

C = Concurrentiekracht versterken

BrabantStad staat voor de opgave de stedelijke economie te vergroenen. De reden daarvoor is simpel: in de 21ste eeuw geldt dat steden en regio's die international concurrerend willen blijven, veel zuiniger moeten omgaan met alle (stoffen)stromen: energie, water, grondstoffen en voedsel. Een concurrerende economie is in toenemende mate een groene economie. De onvermijdelijkheid van het post-fossiele tijdperk dringt zich ook aan BrabantStad op en vraagt om een overtuigend antwoord. Immers, wie



nu de aantasting van natuur en klimaat negeert, krijgt straks te maken met hoge kosten. Bovendien zijn de huidige grondstofintensieve, economieën kwetsbaar wanneer deze grondstoffen schaarser (en dus duurder) worden. Het gaat om niets minder dan de transitie naar een circulaire economie: minder grondstof intensief en minder afhankelijk van schaarse en dus dure materialen. De Brabantse steden kunnen daarbij een sleutelrol vervullen en voorop lopen in deze 'groene race' (PBL, 2014). Agglomeratie-effecten werken immers niet alleen economisch, maar ook ecologisch. Juist vanuit ecologisch oogpunt is metropoolvorming interessant.

Hoewel de Brabantse steden nooit in staat zullen zijn zichzelf helemaal te verzorgen, omdat veel afhangt van internationale afspraken en regelgeving, kunnen ze wel op een heel efficiënte manier omgaan met materialen en energie. Steden kunnen op dit punt belangrijk werk verrichten. Dat komt doordat alles fysiek dicht bij elkaar ligt, doordat je bij energiegebruik allerlei schakelingen tot stand kunt brengen en omdat de reisafstanden klein zijn. Een kenmerk van de Brabantse steden is immers de relatief hoge dichtheid aan gebouwen en woningen. Die vragen nu nog veel energie, maar kunnen in de toekomst juist energie gaan afgeven. Ook afvalverbranding, aardwarmte, zonnepanelen en windturbines gaan energie leveren, waarmee een klimaatneutraal Brabantstad in het verschiet ligt. Datzelfde geldt in zekere zin ook voor het gebruik van e-bikes en e-auto's, die een alternatief kunnen vormen voor de benzineauto's en bussen. Korte ritjes in de stad en regio zijn al haalbaar. Zij kunnen helpen om milieudoelstellingen (CO₂, fijn stof) te halen.

Het probleem is dat productie en gebruik van (stedelijke) energie op verschillende momenten liggen en dat het opslaan van energie moeilijk en kostbaar is. Daarom zijn slimme netwerken (*smart grids*) nodig die in staat zijn aanbod en vraag op elkaar af te stemmen. Dat vereist technologische innovatie, doorbraken en grootschalige invoering. In het bedrijfsleven vindt al enige tijd een strategische heroriëntatie in deze richting plaats. Denk aan Philips, Siemens, DSM en ook Van Ganzewinkel. Zij hebben in de gaten dat steden hoe dan ook schoner zullen moeten worden. Daarvoor heb je een beleid en allerlei infrastructuur nodig voor elektrisch verkeer en flexibele energienetten. Daarop wordt nu volop voorgesorteerd. Kennis wordt ontwikkeld om dit toekomstbeeld ook praktisch toepasbaar te maken, om complexe nieuwe vormen van investeringen en exploitatie op gang te brengen.



Ook zelforganiserende burgers in de Brabantse steden lopen hierin voorop, geïnformeerd en gestimuleerd door online netwerken en ICT. Ze nemen zelf initiatief, bijvoorbeeld met de decentrale opwekking van energie en met het verduurzamen van hun directe leefomgeving. Het belangwekkende aan deze ontwikkeling is niet zozeer de percentuele vermindering van CO₂-emissies (die is vooralsnog gering), maar de evidente verschuiving in waarden die erachter schuilgaat. Daarin speelt de overheid vooralsnog een zeer bescheiden rol (Hajer, 2011). De afzonderlijke steden hebben in hun coalitieprogramma's echter belangrijke ambities geformuleerd om de achterstand op dit punt in te lopen. Het op een hoger plan en met elkaar in verband brengen van deze ambities is de opdracht en opgave.

BrabantStad kan een verbindende en katalyserende rol spelen in de transitie naar een groene economie. Hier liggen zowel vanuit ecologische noodzaak als vanuit het perspectief van metropoolvorming belangrijke kansen voor de toekomst. De grote ecologische opgaven rond klimaatverandering en schaarste aan grondstoffen raken immers direct aan enkele voor Noord-Brabant zeer belangrijke economische sectoren, zoals agrofood, logistiek en bouw. BrabantStad kan zich ontwikkelen tot *living lab* voor stedelijke verduurzaming. Daarmee wordt gewerkt aan innovatie, het ontwikkelen van nieuwe business en het versterken van een steeds belangrijker vestigingsvoorwaarde voor bedrijven. Het komt aan op innoveren, informeren en het maken van nieuwe combinaties, slim voortbouwend op de lokale initiatieven in de verschillende steden.

"BrabantStad kan een verbindende en katalyserende rol spelen in de transitie naar een groene economie."





BESTUURSCULTURELE VERANDERING

Het werken aan een aantrekkelijke, bereikbare, concurrerende metropoolregio, is een belangrijk *leitmotiv* voor de doorontwikkeling van BrabantStad, maar op zichzelf onvoldoende. Wil het onderliggende proces van metropoolvorming kracht en richting ontwikkelen, dan zullen de grote steden hun centrale en voorhoederol in dit proces, zowel in onderling verband als in de richting van hun regio's, steviger moeten oppakken. Dat betekent dat de huidige BrabantStad-partners zich anders tot elkaar en tot hun omgeving moeten gaan verhouden. Het gaat daarbij om niet minder dan een *mind shift*. Het onder de huidige omstandigheden ABC-*proof* maken van BrabantStad is immers geen sinecure. Het vraagt om een bestuursculturele transitie in de richting van een echt netwerkbestuur. Een bestuur dat zich kenmerkt door vitaal partnerschap, met elkaar en met partners binnen en buiten de regio. Een bestuur dat bereid is vanuit elkaars kracht en kwaliteiten te denken, complementair aan elkaar te zijn, en de ander iets te gunnen vanuit het besef dat men er samen beter van wordt.

BrabantStad staat daarom niet alleen in inhoudelijk, maar ook in institutioneel opzicht voor een beslissende fase in haar ontwikkeling. Het is de fase van volwassenwording. Dat gaat vanzelfsprekend gepaard met de nodige groeistuipen. En, wanneer niet goed begeleid, mogelijk ook met de nodige terugvalverschijnselen. De kracht van BrabantStad schuilt in de informele samenwerking, die plaatsvindt op vrijwillige basis. In een onzekere context kan die kracht echter ook een zwakte zijn. Dan loopt alles vast in verschillende deelbelangen. Meer dan ooit komt het aan op het nemen van verantwoordelijkheid voor de vitaliteit van de verbindingen tussen de steden. Vitale netwerken verhouden zich slecht met organisaties die het eigen belang, de eigen procedures en het eigen gelijk centraal stellen. Partijen die alleen verantwoording willen afleggen aan hun eigen achterban, zullen verbindingen aangaan in het netwerk zolang dat in lijn ligt met het eigen belang, maar zullen zich weer afscheiden zodra het eigen spel gespeeld wordt (Teisman, 2006).

Redenerend vanuit het geschetste perspectief van de metropoolregio is het de kunst om de verhouding tussen het gewicht van de *frontoffice* van het BrabantStad-netwerk en de eigen stedelijke *backoffice* om te draaien. Het gaat immers om een bestuur dat de eigen toegevoegde waarde in het netwerk niet ziet als een functie van de interne (gemeentelijke) consis-



tentie of prioriteitstelling, maar van de externe betekenis die deze inzet krijgt. Die omkering is eens te meer noodzakelijk, omdat het de komende periode sowieso moeilijker wordt om als individuele stad zelfstandig doelen te realiseren op het bovenregionale niveau. Het is samenwerken of niet-werken. Hoewel samenwerking vaak lastig en tijdrovend wordt gevonden, kan het ook leiden tot win-winsituaties en innovaties. Door gemeentelijke bezuinigingen en slinkende rijks- en provinciale bijdragen mag er dan minder kapitaal beschikbaar zijn, door het slim bundelen en benutten van bestaande middelen, programma's en initiatieven kan veel bereikt worden om het proces van metropoolvorming gericht te stimuleren. Dat vereist een omslag van 'samen investeren' naar 'samen alloceren'.

Met alleen een verbeterde samenwerking tussen de bestaande partners (provincie en steden) komt BrabantStad er niet. Dreigend knelpunt voor succes is het feit dat BrabantStad vooralsnog een exclusieve overheidsarena is, waar de match met bedrijfsleven en kennisinstellingen niet automatisch tot stand komt (SER, 2012). De hier geschetste opgave van het aantrekkelijk, bereikbaar en concurrerend maken van de Brabantse metropoolregio, is geen exclusieve overheidsaangelegenheid. Voor de realisatie van deze opgaven zijn nieuwe, maatschappelijke initiatiefnemers nodig met veel potentieel en vernieuwingskracht. Dat roept de vraag op hoe je de sprong naar een Brabantse metropoolregio combineert met het benutten van de kracht van de energieke samenleving? Dat is dus niet het 'grote' BrabantStad dat met een 'deltaplan' of een nieuwe 'investeringsagenda' komt, maar vijf slim samenwerkende stadsbesturen die, ondersteund door de provincie, de maatschappelijke energie in de juiste richting kanaliseren. Daarin schuilt misschien wel de echte sleutel voor de institutionele vernieuwing van BrabantStad.

"Vijf slim samenwerkende stadsbesturen die, ondersteund door de provincie, de maatschappelijke energie in de juiste richting kanaliseren"



DE UITDAGING VOOR BRABANTSTAD

Kenmerkend voor de komende periode zal zijn het ruimte bieden aan de vele nieuwe partijen en collectieven in de grote Brabantse steden, in allerlei samenwerkingsvormen, bijvoorbeeld op het gebied van economie, onderwijs, arbeidsmarkt, duurzaamheid, die graag willen meedoen in het bepalen van de toekomstige ontwikkeling van BrabantStad. Een veerkrachtig bestuur vergt openstaan voor deze nieuwe partijen, de nieuwe flexibele collectieven en samenwerkingscoalities, en ze uitnodigen 'aan tafel'. Wat als BrabantStad veel meer en slimmer gebruik zou maken van de creativiteit en het leervermogen van deze nieuwe partijen om de aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en concurrerend vermogen van de Brabantse metropool te vergroten? Wat als ze in staat is een goed institutioneel raamwerk voor processen van verkennen, experimenteren, ontdekken en leren te ontwikkelen?

Wat als BrabantStad een verbindende en katalyserende rol gaat vervullen in het vormgeven van dit nieuwe innovatiebeleid? Zich Europees gaat profileren als slimme metropoolregio, die de toekomstige opgaven op het vlak kwaliteit van leven, bereikbaarheid en duurzaamheid oplost in samenwerking met kennisinstellingen, inwoners en lokale bedrijven? Wat als ze de publiek-private 'arena' weet te organiseren, waarin strategische investeringen worden gebundeld en geprioriteerd? Waarin voor elk van de genoemde opgaven overtuigende doelen worden gesteld, die partijen uitdagen slimme oplossingen te verzinnen? Niet voor niets stelt Benjamin Barber dat de democratie in de moderne wereld voor de uitnodiging staat om de energie van burgers en ondernemers, die zich op lokaal niveau – in steden – bevindt, slim te verbinden met macht die gecentraliseerd is.

Dat is, tot slot, wat BrabantStad de komende periode te doen staat: initiatiefrijke partijen in de steden op uitdagende wijze verbinden met het streven naar internationale concurrentiekracht door op innovatieve wijze samen te werken aan de aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en concurrentie van de Brabantse metropoolregio. Daarmee is een uitdaging geformuleerd die de BrabantStad partners in staat moet stellen een inspirerend 21e eeuwse vervolg te geven aan stedelijke netwerkvorming. Als BrabantStad daarin slaagt, dan zal ze over een kwarteeuw wederom *trendsettend* blijken te zijn. Dan hebben we niet te maken gehad met de wet van de remmende voorsprong, maar die van de stimulerende achterstand.



GEBRUIKTE LITERATUUR

- Adam, B. & J. Götdecke-Stellmann, 'Metropolregionen – Konzepte, Definitionen und Herausforderungen', in: *Informationen zur Raumentwicklung* 9 (2002) 513-525.
- Barber, B., *Als burgemeesters zouden regeren. Haperende staten, opkomende steden* (Amsterdam, 2014).
- Bureau Louter, *Economische toplocaties 2014* (Delft, 2014).
- Castells, M., *The power of identity* (Londen, 1997).
- Centraal Planbureau, *Stad en land* (Den Haag, 2010).
- Cörvers, F. & G. Ramaekers, 'De strijd om kenniswerkers tussen provincies', *ESB* 95 (2010) 438-441.
- De Zeeuw, F., 'Ruimtelijk economische verschillen in Nederland', *Stedebouw & Ruimtelijke Ordening* 5 (2009) 48-53.
- Hajer, M., *De energieke samenleving. Op zoek naar een sturingsfilosofie voor een schone economie* (Den Haag, 2011).
- Meijers, E., Hollander, K. & M. Hoogerbrugge, *A strategic knowledge and research agenda on polycentric metropolitan areas* (Den Haag, 2013).
- Modder, J., Bijdrage aan debat Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) op woensdag 23 april 2014 in Het Nieuwe Instituut te Rotterdam.
- Mommaas, J.T., *Creatieve industrie Brabantstad. Het dynamische verbond tussen cultuur en economie* ('s-Hertogenbosch, 2006).
- OECD, *Territorial Review of the Netherlands* (Parijs, 2014).
- Planbureau voor de Leefomgeving, *Trends in de regionale economie* (Den Haag, 2014)
- Provincie Noord-Brabant, *De bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant. Actualisering 2011* ('s-Hertogenbosch, 2012).
- Provincie Noord-Brabant, *Agenda van Brabant* ('s-Hertogenbosch, 2010).
- Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur, *De toekomst van de stad. De kracht van nieuwe verbindingen* (Den Haag, 2014).
- Raspe, O., 'De economie van de stad in de mondiale concurrentie', in: Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur, *Toekomst voor de stad. Essays* (Den Haag, 2012).
- SER Brabant, #Brabant; *Briefadvies Versterkt Stedelijk Netwerk Brabantstad* ('s-Hertogenbosch, 2012).
- Teisman, G., *Stedelijke Netwerken. Ruimtelijke ontwikkeling door het verbinden van bestuurslagen* (Den Haag, 2006).
- Tordoir Ruimtelijk Economisch Atelier, *Brabantse netwerken. Kartering van verplaatsingsstromen en motieven* (Amsterdam, 2014).
- Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, *Naar een lerende economie* (Den Haag, 2013).



NOTITIES



NOTITIES



NOTITIES



NOTITIES



NOTITIES



COLOFON

Het Nieuwste Cahier is een initiatief van de provincie Noord-Brabant
i.s.m. BrabantKennis.

Auteur

Joks Janssen

Redactieteam

Natasja Wijnen

Sjoerd van Dommelen

Bart Coolen

Eindredactie

Shirley van den Heuvel-Kommers

Productie

Mijntje Notermans

Ontwerp en vormgeving

Scherpontwerp

Foto's

Marc Bolsius

Uitgever

Drukkerij en Uitgeverij Lecturis

Editie

Cahier#01, September 2014

Dit cahier bevat een essay ten behoeve van de aanscherping van de strategie voor het bestuurlijk samenwerkingsverband BrabantStad. Hiertoe zijn in het voorjaar van 2014 onder meer verkennende gesprekken gevoerd met direct betrokken bestuurders. De totstandkoming was een samenwerking tussen programmabureau BrabantStad en BrabantKennis.

© Lecturis en BrabantKennis

Hoewel aan de samenstelling van deze uitgave de grootst mogelijke zorg is besteed, aanvaarden uitgever, auteur en redactie geen aansprakelijkheid voor eventuele fouten of onvolledig opgenomen informatie, noch kunnen aan de inhoud van deze uitgave rechten worden ontleend.

