

ALS WIJ NÚ GEEN STAPPEN ZETTEN LOOPT AMSTERDAM VAST



© MARCO DE SWART

Farid Tabarki

is trendwatcher en oprichter van Studio Zeitgeist. Sinds 2000 doet hij onderzoek naar de veranderende tijdsgeschiedenis. Farid biedt inzichten in grote maatschappelijke, technologische en economische ontwikkelingen en brengt daarin structuur aan. Ook schrijft hij geregeld voor Het Financiële Dagblad. Eerder publiceerde Farid het boek 'Het Einde van het Midden - wat een maatschappij van extremen betekent voor mens, bedrijf en politiek'. Ook presenteerde hij de tv-programma's MTV Coolpolitics en Durf te denken: Van Socrates tot Sartre.

lees verder op pagina 057 ▶



Deborah Nas

is trendwatcher, ondernemster en deeltijdprofessor in 'Strategic Design for Technology-based Innovation' aan de TU Delft. Ze studeerde Industrieel Ontwerpen in Delft, waarna zij bij Philips en KPN innovatieprojecten opzette in binnen- en buitenland. Al bijna twintig jaar werkt Deborah aan vernieuwing. Dit doet zij samen met organisaties zoals Philips, Heineken, Unilever, LeasePlan, Ziggo, het Nederlands Forensisch Instituut en gemeentes. Ze specialiseert zich in het bepalen van nieuwe groeirichtingen, het verzinnen van nieuwe producten en diensten en het transformeren van organisaties.

lees verder op pagina 058 ▶



Igor Beuker

werd in de afgelopen vijftien jaar uit betaald voetbal en van de universiteit geschopt. Toch transformeerde hij zich van een 'misfit' naar een radicale marketingvisionair, moderne serie-ondernemer en één van de prominentste sprekers in het internationale businesscircuit. Achter de schermen is Igor ondernemer met vijf exits en vierentwintig angelinvesteringen. Hij werkt als award-winnend marketingstrateeg voor merken als Amazon, L'Oréal, Nike en Unilever én als new breed trendwatcher voor Fortune 500's, het World Economic Forum en de Europese Unie.

lees verder op pagina 059 ▶

► 'Enerzijds is het fantastisch dat Amsterdam zich in een nieuwe 'Gouden Eeuw' bevindt. Anderzijds barst de hoofdstad, door al haar weelde, letterlijk uit haar voegen. Amsterdam is een enorme magneet. Dat is ze altijd al geweest en dat blijft ze voorlopig ook nog even. Zeker nu, met de Brexit. Onze hoofdstad nestelt zich opnieuw in de harten van Nederlanders. Ze is zelfs opnieuw het kloppend economisch hart van ons land geworden. Het is nu uitdaging ervoor te zorgen dat het ook langdurig goed gaat met Amsterdam. Samen moeten we naar een duurzame inrichting. Dat doen we door kwalitatieve beslissingen te nemen over mobiliteit, solidariteit en schoonheid.

DUURZAAM KARAKTER | Amsterdam

groeit. Dat betekent dat de stad vraagt, of nee, schreeuwt, om meer bewegingsvrijheid. Zowel in het centrum, als daarbuiten. Gelukkig is er nu eindelijk de Noord/Zuidlijn. Deze verbinding betreft het stadsdeel Noord bij het centrum. Dat haalt de druk van de binnenstad. In de nabije toekomst moeten we naar meer van dit soort mobiliteitsoplossingen. Daarnaast moeten we goed nadenken over de invulling van de stad. Dit is hét moment om solidair te blijven. Het centrum mag niet alleen voor bedrijven, yuppen en expats zijn. Ook de middenklasse moet hier een plekje krijgen. Natuurlijk trekt de stad veel nieuwe mensen aan, maar het karakter behoud je alleen door ook



*'Amsterdam
bevindt
zich in een
nieuwe
Gouden Eeuw'*

haar oorspronkelijke bewoners een plaats te blijven bieden. Datzelfde geldt ook voor haar oorspronkelijke schoonheid. Amsterdam is met haar grachtengordel zo'n mooie, duurzame plek. Al honderden jaren kent zij haar unieke kenmerken. Dat stukje kwaliteit mag niet verloren gaan. Samen moeten we nadenken over een duurzaam karakter. Is dat wat we nu ontwerpen ook over tien jaar bruikbaar?

SPIEKEN BIJ DE

BUREN | Gelukkig hoeven wij Nederlanders het wiel niet opnieuw uit te vinden. Wat er nu in Amsterdam gebeurt, gebeurde al eerder op grotere schaal. Internationaal dealen steden met exact dezelfde problematiek als Amsterdam. We kunnen spieken bij de burens. Kijk maar eens naar metropolen in Afrika of Azië. Inwonersaantallen van tien miljoen zijn daar heel normaal. Omdat de druk er zo groot is, gebeurt er ook ontzettend veel. Innovaties op het gebied van onder meer mobiliteit, energietransitie en voedselproductie zijn op internationaal terrein dagelijkse kost. Voor ons Nederlanders is het ontzettend interessant om deze trends op de voet te volgen. Successen die elders in het kwadraat plaatsvinden, kunnen wij hier op relatief kleine schaal toepassen. Dat is toch fantastisch?

KWALITEIT VAN LEVEN | Een mooi voorbeeld van 'spieken bij de burens' vind ik het High Line Park in New York. In steeds meer steden wordt groen geïntroduceerd als een belangrijker onderdeel van de stad. Zo ook hier. Dit langgerekte park op een verhoogde spoorrails middenin Manhattan geeft de plaats een leefbaar karakter. Dat vind ik interessant voor een stad als Amsterdam, waarin maar weinig groen is. Hoe dichter we met elkaar op een vierkante meter wonen, hoe belangrijker de kwaliteit van ruimte wordt. Wat extra groen, kan dan al heel veel doen.' ■

► ‘Als wij nú geen stappen zetten, loopt Amsterdam vast. Letterlijk en figuurlijk. De stad raakt overvol en de lucht vervuild. Weg mooi leefklimaat. Elektrische voertuigen zijn een geweldige stap, maar op korte termijn nog niet duurzaam genoeg. Slechts een gedeelte van de energie wordt opgewekt met groene stroom. Zo creëer je elders nog steeds CO2-uitstoot. Nee, om Amsterdam leefbaar te houden, moeten we naar nieuwe vormen van mobiliteit en bouw. Naar vormen die deze branches op haar grondvesten laten trillen. Gelukkig zijn daar al heel wat mooie ideeën over.

MOBILITY AS A SERVICE

| Mobiliteit moet allereerst meer geïntegreerd worden. Mobility as a Service (MaaS) is daar een mooi voorbeeld van. Met één app plannen reizigers hun reis van A naar B. Snel, flexibel en duurzaam. Deze app adviseert over verschillende gecombineerde vormen van vervoer. Bijvoorbeeld eerst de tram, dan de trein en het laatste stukje met een deelauto. Het houdt hiermee rekening met persoonlijke voorkeuren: wil je de snelste, goedkoopste of meest comfortabele route? In Europa is Finland het verst gevorderd met deze ontwikkelingen. Nederland loopt wat achter. Dat komt door de manier waarop wij ons OV-chip systeem inrichtten. Gelukkig start in Amsterdam binnenkort een nieuwe MaaS-pilot aan de Zuidas. Daar komen de deelfietsen weer terug in de stad.



‘Met een hyperloop reis je in 35 minuten van Amsterdam naar Parijs’

Dat soort ontwikkelingen mogen van mij best wat sneller gaan.

HARDT HYPERLOOP | De Hyperloop is een mooi voorbeeld van een revolutionair duurzaam, mobiliteitsconcept op grote schaal. Het idee is afkomstig van Elon Musk, de oprichter van Tesla. Momenteel werken meerdere startups het systeem verder uit. De Delftse startup Hardt Hyperloop is één van de koplopers. Met een hyperloop reis je in vijfendertig minuten tijd van Amsterdam naar Parijs en verbruik je negentig procent minder energie dan met een vliegtuig. Speciale voertuigen reizen op hoge snelheid door een systeem van buizen dat Europese steden met

elkaar verbindt. Naast het vervoer van passagiers kan bij de Hyperloop ook gedacht worden aan het vervoer van goederen. Denk maar eens aan een speciaal buizensysteem dat distributiecentra van grote e-commerce spelers en postbedrijven met het centrum van Amsterdam verbindt. Pakketten arriveren dan via de hyperloop in de stad. Het laatste stukje hoeft dan alleen nog met de fiets of een elektrisch voertuig te worden afgelegd. Dat zou de leefbaarheid van de stad enorm verbeteren.

BOUWBRANCHE OP Z'N KOP

| Naast mobiliteit moet ook de bouw op de kop. Wereldwijd is een sterke behoefte aan betaalbare woningen. Ook in een steeds populairder wordende stad als Amsterdam. Innovatieve spelers komen nu met baanbrekende ideeën. Het Amerikaanse bouwbedrijf Katerra is er daar één van. Als het aan Katerra ligt, bevindt de toekomst van de bouw zich in geïntegreerde processen en geprefabriceerde modules. Dit bedrijf zegt: wij doen het allemaal. We pakken de bouwketen van A tot Z op. Met gestandaardiseerde modules en slimme software maakt Katerra nu al allerlei unieke bouwcombinaties. Bouwen in een (te) druk centrum gaat zo velen malen sneller. Ik verwacht dat we in de toekomst alleen maar meer van dit soort partijen zien, die de hele keten gaan beheersen. Het is immers tijd voor vernieuwing. ■

► ‘De Noord/Zuidlijn kostte Amsterdam 3.1 miljard euro. In 2002 beloofde de wethouder plechtig aan de gemeenteraad dat het 1.46 miljard zou gaan kosten. Het Rijk betaalde 1 miljard mee en de Gemeente draaide op voor 2.1 miljard. Oeps. Het project werd een satire, maar na vijftien jaar en veel vertraging werd de feestelijke opening op 21 juli 2018 gevierd. Dit terwijl experts, voor een bedrag van 3.1 miljard, claimen de totale sociale woningnood op te kunnen lossen in Amsterdam. Ik vraag me dan af; gaat een metro boven een dak boven je hoofd? En wie bepaalt dat? Dat is de Piramide van Maslow op z'n kop. Als regeren, vooruitzien is, dan ziet gemeente Amsterdam een aantal bepalende trends op dit moment mooi over het hoofd. En dat met de kennis van CBS en trendwatchers op zak. Hoe kan dat?’

DIE ROTTOERISTEN?

| In Amsterdam zijn we niet vies van een beetje zeuren. Over die Femke met haar helmplicht. Over ‘muziekloos’ door de Amsterdamse grachten moeten varen. Met een 0.0 procent biertje in de hand. En natuurlijk over die alsmaar aanwaaierende rottoeristen. De Amsterdammer klaagt over de toenemende vertrutting en verdichting van de stad. Want Amsterdam raakt vol. Maar wacht eens even. Die achttien miljoen rottoeristen? Die gaven gemiddeld 242 euro uit in onze hoofdstad. Dat levert Amsterdam jaarlijks



‘True wealth is in innovation’

zo'n 6.3 miljard euro op. Na aftrek van kosten komen we dan op een bedrag van 2.7 miljard als bijdrage aan de Amsterdamse welvaart. Dat geld, van al die rottoeristen, komt terecht bij winkeliers, ondernemers en restaurants. Het levert omzet en extra veel banen op. Kortom;

toerisme is waanzinnig voor de Amsterdamse economie. Laten we dat in godsnaam koesteren. Het blijft niet eeuwig economisch hoogtij. Spek op de botten is wel fijn.

COPYCATS | Als ik aan het Noord/Zuidlijn debacle denk, moet ik denken aan China. We noemen China vaak nog oneerbiedig ‘die copycats’. Maar in dit land racen ze van innovatie naar industrialisatie. Over een Noord/Zuidlijn doet men in China twaalf maanden. Onderschatting noem ik dan ook gevaarlijk. Laten we onze vooroordelen eens naast ons neerleggen en leren van een land dat ons voorbijraast. Want dat valt niet langer te ontkennen.

SLIMME CIRCULAIRE

STAD | Ook een land als Israël heeft een lange termijnvisie voor groei. Hypermoderne landbouwinnovaties exporteert zij inmiddels naar 162 landen. Dat is maar goed ook, want we moeten in 2050 tien miljard mensen kunnen voeden. Zie jij die match ook? Ik voorspel dan ook een significante groei van Israël's GDP in het komend decennium. Ook kijk ik er niet raar van op als dit land in 2040 een wereldgrootmacht is. True wealth is in innovation. En dat wens ik Amsterdam in 2040 ook toe. Dat we één van de meest slimme en circulaire steden op deze planeet mogen zijn. Is dat geen ambitie? Een schone moderne stad, heerlijk om in te wonen, te werken of om op bezoek te komen. ■