

# Nederland **Tussenland** verkend

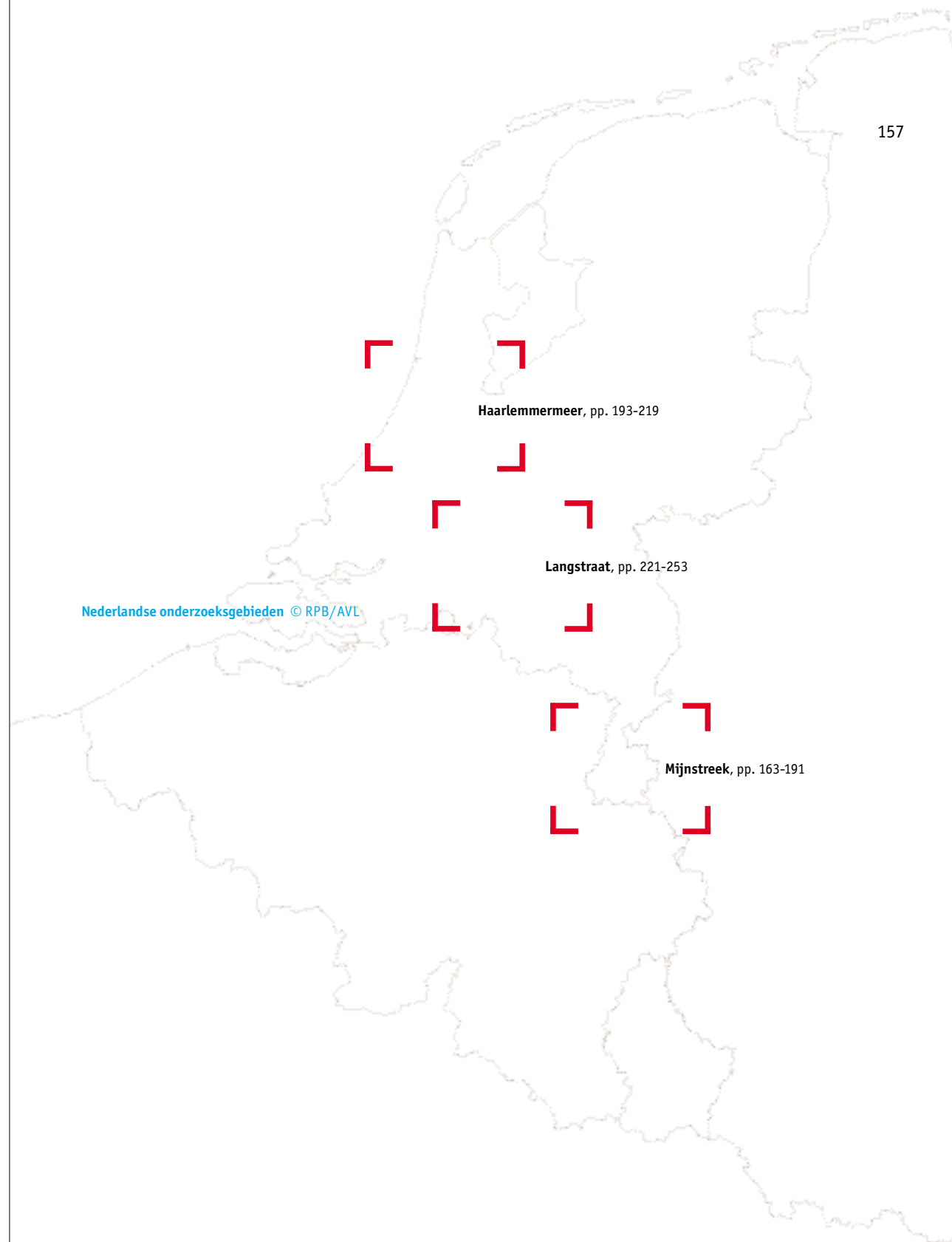
155

## Regionale vergelijking

156 Na het uitstapje naar de drie buitenlandse regio's in het vorige hoofdstuk, treden we hier, met een frisse blik, een beetje als na terugkomst van vakantie, de Nederlandse onderzoeksgebieden tegemoet om onvermoede parallellen te ontdekken. Evenals in het buitenland analyseren en vergelijken we in Nederland drie uiteenlopende regio's: de Mijnstreek in Zuid-Limburg, de Haarlemmermeer in Holland en de Langstraat in Noord-Brabant (afb. *Nederlandse onderzoeksgebieden*). De Mijnstreek is een verstedelijkt gebied waar de sluiting van de mijnen tot grote economische veranderingen leidde; de sturing door de overheid hierbij is slechts ten dele geslaagd. De Haarlemmermeer is een zeer dynamisch gebied in het meest verstedelijkte deel van Nederland. Vele spelers, waaronder een aantal grote zoals Schiphol en de verschillende overheden, verdringen zich er om invloed uit te oefenen op en te profiteren van de bloeiende economie. De Langstraat ligt in het oude cultuurlandschap tussen 's-Hertogenbosch en Geertruidenberg. De economie, die het goed doet, wordt hier veeleer bepaald door een grote groep kleine spelers.

We volgen dezelfde methodiek als in het voorgaande hoofdstuk. We gaan zowel inductief als deductief te werk en de drie schaalniveaus komen, afhankelijk van het materiaal, in wisselende volgorden aan de orde. Achtereenvolgens worden de Mijnstreek, de Haarlemmermeer en de Langstraat behandeld. Hoewel de Zuid-Limburgse Mijnstreek en de stedenband in Opper-Silezië, de Haarlemmermeer en de Øresund, en de Langstraat en de Arnovallei niet al te zeer als paren moeten worden beschouwd, vertonen ze onderling opmerkelijke overeenkomsten. We zullen de parallellen tussen deze gebieden bespreken en ook alle zes gebieden onderling nog eens vergelijken. Ten opzichte van het buitenland zoomen we in de Nederlandse gebieden iets meer in, zowel in geografische zin als in de historische en economische analyse. De statistieken (zie kader *De onderzoeksgebieden in cijfers*) geven de situatie in de drie gebieden in cijfers weer, ten opzichte van elkaar en binnen Nederland. Dit om de voorwaarden en omstandigheden waaronder tussenland zich ontwikkelt en de eigenschappen ervan scherper te kunnen duiden.

157



# Limburg **de Mijnstreek**





In het noorden van Zuid-Limburg ligt de zogenaamde Mijnstreek. Een zeer verstedelijkt landschap, dat met zijn verschillende kernen, zijn grillige vormen en afwisselend landelijke en stedelijke plekken kenmerken vertoont van het 'stedelijk veld' en de 'Zwischenstadt' (zie hoofdstuk *Positionering*). Het gebied is gesitueerd in de Nederlands-Duits-Belgische grensregio met oude grote steden als Maastricht, Aken en Luik. Aan de oostkant ligt een agglomeratie met Heerlen, Hoensbroek, Brunssum, Landgraaf en Kerkrade (afb. *Steden Limburg en omgeving*). Aan de westkant liggen Sittard, Geleen en Beek.

De verstedelijking van de Mijnstreek is te danken aan de steenkool die er in de grond zit. De steenkoolindustrie bloeide kort voor 1900 op en bracht ingrijpende veranderingen voor de regio met zich mee. In de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw deed zich een tweede transformatie voor: de mijnen werden gesloten en verdwenen.

Hieronder beschrijven we eerst de geschiedenis van de regio. Vervolgens zoomen we in op tussenland op lokale schaal en we besluiten met de ontwikkeling daarvan op bovenlokale schaal.



^ Steden Limburg en omgeving 1:625.000 © RPB/AVL en Corine Land Cover

### Agrarisch en dun bevolkt

Tot kort voor 1900 was Zuid-Limburg een dun bevolkt, agrarisch gebied, waarin eeuwenlang weinig veranderde. De enige stad van belang was het aloude Maastricht. Sittard en Valkenburg waren kleine steden die in de late middeleeuwen ontstonden; Kerkrade, Heerlen, Hoensbroek, Geleen en Beek waren dorpen. Totdat die dorpen in de negentiende eeuw kleine gemeenten werden, bepaalden zogenaamde heerlijkheden het Zuid-Limburgse heuvelland. Dat waren machtsgebiedjes van adellijke heren die in de loop van de middeleeuwen waren ontstaan.

De macht in Zuid-Limburg was erg versnipperd. De adellijke domeinen waren klein, met meestal slechts vier of vijf boerderijen op het grondgebied. Ieder dorp werd omringd door een doorgaans bescheiden hoeveelheid landbouwgrond. De meeste dorpen lagen in dalen langs beken en riviertjes. Ook de belangrijkste verbindingswegen tussen de nederzettingen liepen voornamelijk door die dalen (afb. *Limburg, Mijnstreek rond 1850*). Rond de dorpen, maar ook langs deze wegen en in de dalen waren landbouwgronden te vinden; op de hoger gelegen plateaus lagen overwegend woeste gronden (Renes 1988: 61-165).

### Mijnen, spoorlijnen en koloniën

Pas in 1893, met de oprichting van de particuliere Maatschappij tot exploitatie van de Limburgse Steenkoolmijnen (Oranje-Nassau), kreeg Limburg grootschalige mijnbouw. Lange tijd was men zich niet bewust van de grootte van de Zuid-Limburgse steenkoolvoorraad (Ubachs 2000: 414-433). En omdat Engelse en Belgische steenkolen over zee en via rivieren gemakkelijk te verkrijgen waren, was er in eerste instantie weinig animo voor de steenkoolwinning.

Maar toen het startschot eenmaal was gegeven, was het hek van de dam. In en om Heerlen verschenen vier Oranje-Nassaumijnen. In de omgeving van Kerkrade gingen mijnen als Julia, Laura en Willem Sophia ondergronds. In de omgeving van Sittard en Geleen ontwikkelde zich een tweede gebied, met de welbekende staatsmijnen bij Geleen en Beek (Renes 1988: 183-209; Stol 1985).

In Limburg verliep de opbouw van de steenkoolindustrie volgens hetzelfde principe als in Opper-Silezië. Zonder rekening te houden met de bestaande inrichting van het landschap werden de mijnen op de steenkoolvoorraden gebouwd, verzezen rond die mijnen woonbuurten voor arbeiders, en ging het transport van de gewonnen kool per spoor (afb. *Limburg, Mijnstreek rond 1920*). Evenals in Polen ontstond een netwerk van spoorwegen waaraan de mijnen 'hingen', met daaromheen een onsamenhangende verzameling woonwijken (zogeheten koloniën) en ertussenin resten van het oude cultuurlandschap. Zo groeiden dorpen als Kerkrade, Heerlen, Brunssum en Geleen enorm uit. In 1930 waren de vele kleine dorpen inmiddels samengevoegd tot een paar grote gemeenten; Heerlen en Kerkrade behoorden tot de belangrijkste (Wieland 1989: 28, 30, 58-60).

Een aanzienlijk deel van de mijnkoloniën werd niet bewoond door Nederlanders, maar door gastarbeiders, bijvoorbeeld uit Polen, Oostenrijk en Duitsland. Zij werkten alleen in de mijnen, want anders dan in Opper-Silezië



^ [Limburg, Mijnstreek rond 1850 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst](#)  
 v [Limburg, Mijnstreek rond 1920 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst](#)



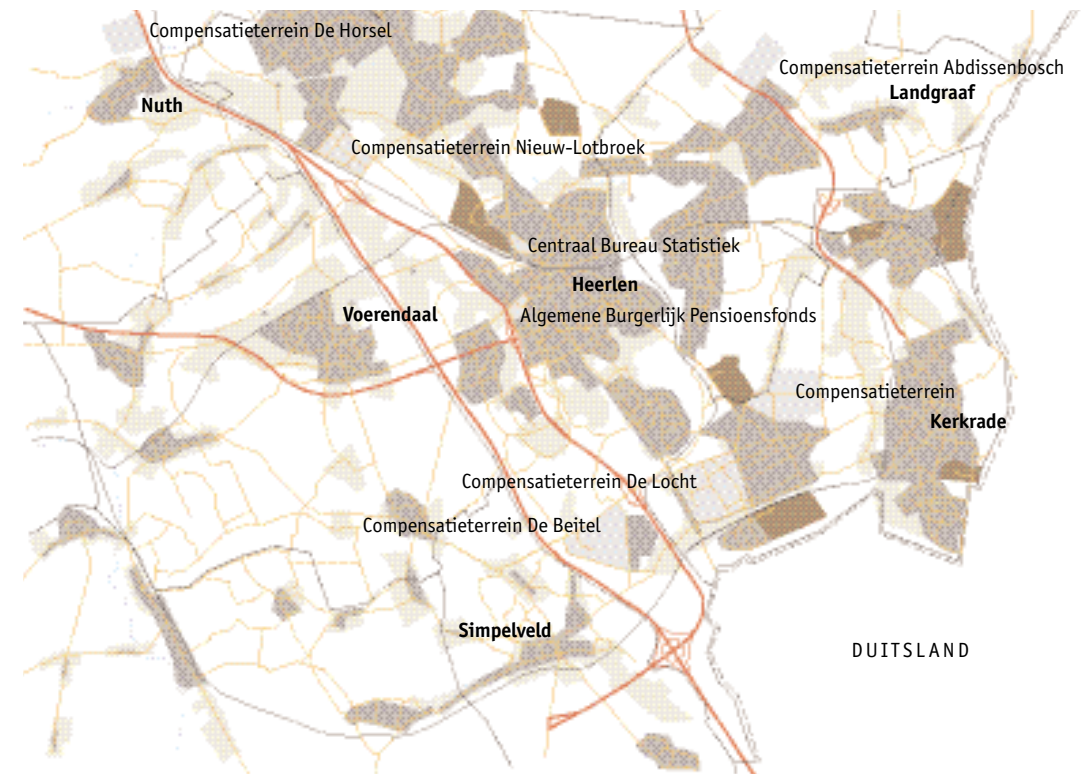
ontbrak het in Zuid-Limburg aan industrie zoals hoogovens. Hoewel men al in 1930 beseftte dat deze monofunctionele structuur erg kwetsbaar was, werd er weinig aan gedaan. Iedere poging werd overigens ook de kop ingedrukt door de mijnbazen, die geen concurrentie op de arbeidsmarkt wensten. Wel werd rond 1930 het ETIL opgericht, het Economisch Technologisch Instituut Limburg. Dit instituut, dat tot op de dag van vandaag actief is, hield zich bezig met de analyse van economische ontwikkelingen in het gebied. Aan de ondergang van de mijnen heeft het echter niets kunnen doen.

#### *Mijnen gesloten, ruim baan voor nieuwe wegen en bedrijven*

De Limburgse mijnen floreerden tot in de jaren zestig van de twintigste eeuw, toen werd overgeschakeld van steenkool op aardgas als bron voor warmte en energie. Bovendien kon de Limburgse steenkool niet op tegen de concurrentie van goedkopere kolen, in het bijzonder uit Amerika. Als gevolg hiervan werd in 1962 de eerste mijn gesloten. In de jaren daarop volgden er meer en in 1965 werd bekend gemaakt dat tien jaar later alle mijnen gesloten zouden zijn. De SIOL werd ingesteld, het herstructureringsbeleid voor Stimulering Industriële Omschakeling Limburg, terwijl het LIOF, het Limburgs Instituut voor Ontwikkeling en Financiering, bedrijven zou gaan aantrekken. Dit alles was geen overbodige luxe, want met de sluiting van de mijnen gingen 75.000 banen verloren (Folkert 1995; Gramberg 1995).

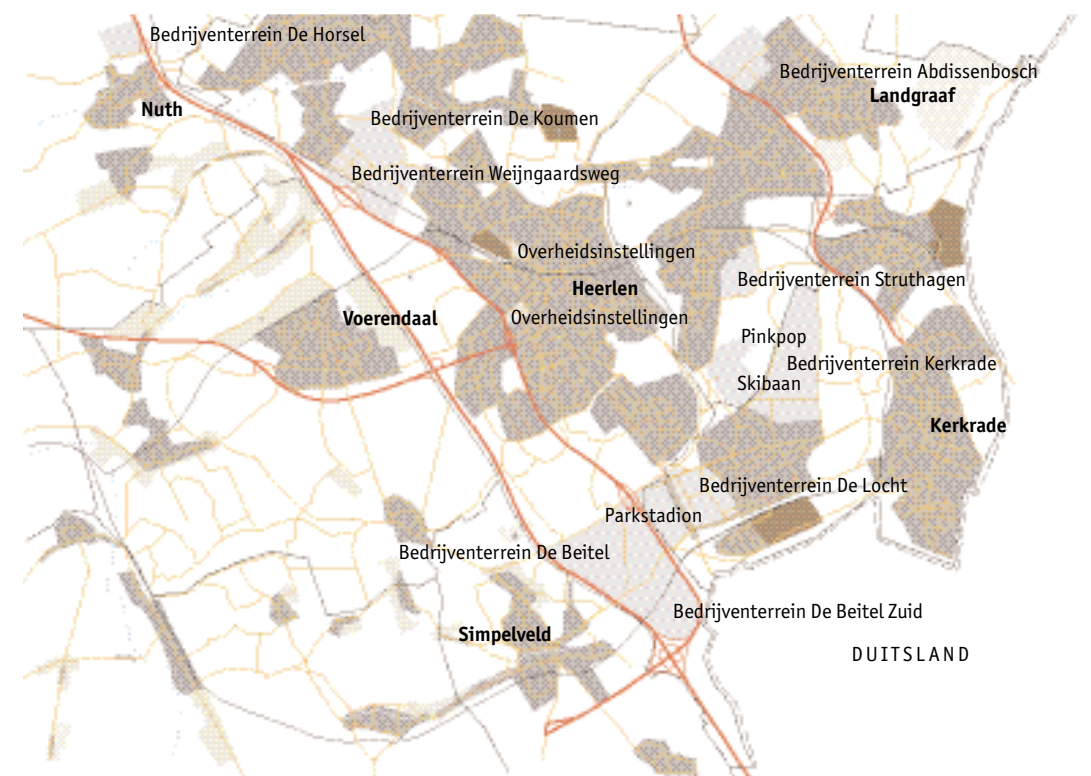
Een aantal mijnen was al verbonden met chemische bedrijven en op het terrein van twee mijnen bij Geleen werd het petrochemische concern DSM (De Staats Mijnen/Dutch State Mines) uitgebouwd. Om de door mijnsluitingen ontstane werkloosheid op te vangen stimuleerde de overheid de vestiging of uitbreiding van bedrijven in Zuid-Limburg. Zo verplaatste zij een aantal rijksdiensten naar Heerlen, zoals het Centraal Bureau Statistiek (CBS) en het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). DAF en het Rijk richtten er een autofabriek op, die later werd overgenomen door VOLVO en nu Nedcar heet (Keuning 1979: 269-270). Sinds het verschijnen van de Perspectieven Nota Limburg (PNL) in 1977 richtte Limburg zich steeds meer op zijn zogenaamd centrale ligging in Europa. In elk geval ligt Zuid-Limburg dicht bij de buurlanden België en Duitsland. Om te kunnen profiteren van die ligging is een goede infrastructuur onmisbaar.

Evenals in Opper-Silezië werd in Limburg in de tijd van de mijnbouw slechts aandacht besteed aan de infrastructuur van het spoor, vooral voor het goedertransport. In goede wegen, laat staan een snelwegennet, investeerde men niet. De weginfrastructuur was tijdens de hoogtijdagen van de mijnen dan ook nog vrijwel gelijk aan de situatie in 1850. In de jaren zeventig kwam hierin verandering. Een bestaande vierbaansweg werd tot snelweg getransformeerd, de A76, vanaf de A2 bij Geleen langs Heerlen richting Aken. Behalve deze A76, die aansloot op de internationale weginfrastructuur, werd bij Heerlen ook de N281 gerealiseerd, parallel aan de A76 (afb. *Limburg, Mijnstreek rond 1980*). Bij Beek werd Maastricht-Aachen Airport ontwikkeld. Deze nieuwe wegen en de luchthaven trokken bedrijven aan, niet zelden ook doordat gemeenten als Heerlen en Kerkrade gunstige vestigingsvoorwaarden garandeerden en subsidies verleenden. Zij vestigden zich op zogenaamde compensatieterreinen, die deels op de plaats van de oude mijnen liggen.



^ Limburg, Mijnstreek rond 1980 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst

v Limburg, Mijnstreek rond 2003 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst



Succes blijkt echter niet op elke plek door (overheids)investeringen te kunnen worden afgedwongen. Helaas ligt een deel van de compensatierreinen braak en staan er nogal wat bedrijfspanden leeg. Het toenemende belang van internationale en mondiale verbanden leidt ook op deze regionale schaal tot nieuwe ongelijkheid. Afhankelijk van hoe de locaties aantakken op belangrijke netwerken, vertonen zij een verschillende dynamiek en economische potentie. Terwijl Maastricht-Aachen Airport flink wat bedrijvigheid aantrekt, wil het bijvoorbeeld in Avantis maar niet lukken. Dit zogenaamd hoogwaardige bedrijventerrein langs de A76 op de grens van Nederland en Duitsland, dat met veel bombarie gelanceerd is, lijkt op de verkeerde plek te liggen, in de luwte van belangrijke stromen. In Avantis zijn slechts drie kantoren te vinden, die bovendien leeg staan (Avantis 2000; AVL veldonderzoek 04-06-03).

Een recente economische verandering is de opkomst van *leisure*. In de gemeente Landgraaf werd in 2002 Snowworld geopend, een gigantische skihal die eind 2003 werd uitgebreid naar drie indoorpistes. Waar Snowworld een internationale uitstraling heeft – er worden World Cup-wedstrijden snowboarden gehouden – heeft de combinatie van pret en commercie in de omgeving vooral een regionaal bereik. Zo probeerde de gemeente Kerkrade met de opening van het Parkstad Limburg Stadion in 2000 de omgeving nieuw leven in te blazen (afb. *Limburg, Mijnstreek rond 2003*). Verder werden er een megadiscotheek (Vizion) en een warenhuis in sportartikelen (Decathlon) gepland. De Decathlon is nog maar net geopend, de discotheek alweer failliet. Ook op dit vlak verloopt dus niet alles volgens plan.

*Een regio met zorgen: gefragmenteerd en onder het gemiddelde*

Op het eerste gezicht lijkt anno 2003 niets meer van de mijnen te bekennen. Van de bedrijfsgebouwen, de lifttorens en dergelijke mag dan bijna niets meer te zien zijn, de gevolgen van de sluiting van de mijnen zijn nog lang niet overwonnen. Ondanks alle moeite die de centrale, de provinciale en de lokale overheden zich hebben getroost, gaat het namelijk nog steeds niet echt goed met de voormalige mijnstreek. Vooral de situatie in Heerlen en Kerkrade is zorgelijk. Deze steden pogen zich samen met een aantal omliggende gemeenten te presenteren als Parkstad; een concept dat maar niet goed van de grond wil komen (zie *Parkstad Limburg 1998*). 'Park' en 'stad' liggen nogal gescheiden van elkaar. Werpen we een blik op de kaart, dan zien we dat de A76 en de N281 de scheiding vormen tussen het groene, landelijke Zuid-Limburg aan de zuidwestkant en het verstedelijkte en gefragmenteerde voormalige mijngebied aan de noordoostkant. Op veel punten, zoals vestiging van bedrijven, werkgelegenheid en inkomenspeil, scoort de oostelijke Mijnstreek negatief ten opzichte van het Nederlandse gemiddelde (Vaessens 2003). Vandaar dat de ligging in de Euregio de laatste tijd steeds weer wordt benadrukt. De Europese Unie heeft immers subsidiegelden voor grensregio's (Provincie Limburg 2003).

Toch is er, evenals in Opper-Silezië, ook in dit Nederlandse probleemgebied allerlei bedrijvigheid te vinden die blijk geeft van een onvermoede vitaliteit. De Locht bijvoorbeeld, gelegen op de grens van de gemeenten Heerlen en Kerkrade, kent zowel de bovengeschetste problematiek van de voormalige mijnstreek als de potentie van tussenland. We bekijken eerst hoe De Locht



er uitziet. We vormen ons een idee van het ontstaan en de ontwikkeling van tussenland in De Locht en proberen door een economische analyse meer zicht te krijgen op de eigenschappen van het gebied. Vervolgens onderzoeken we waar en onder welke omstandigheden en voorwaarden tussenland op bovenlokale schaal ontstaat tussen Kerkrade en Hoensbroek.

#### *De Locht: tussenland op locatie*

In de zuidwesthoek van de gemeente Kerkrade, aan de grens met de gemeente Heerlen, ligt De Locht (afb. *Situering De Locht*). Het is een buurtschap langs de Heerlerbaan, de oude weg van Heerlen naar Aken, die ter plaatse De Locht heet. Even ten zuidwesten van De Locht lopen de N281 en de A76, die al weer jaren geleden de functie van de oude weg hebben overgenomen. Zoals we zagen, werden deze autowegen aangelegd in de loop van de jaren zeventig. Rond dezelfde tijd creëerde de overheid in De Locht, aan de noordoostkant van de Heerlerbaan, een bedrijventerrein, ter compensatie van de verdwenen mijnen. Op ongeveer een kilometer afstand naar het noorden en naar het oosten lagen de staatsmijn Wilhelmina en de mijn Willem Sophia. Tussen de twee voormalige mijnterreinen zijn woonwijken te vinden uit de jaren dertig. Zij worden ontsloten door twee hoofdwegen, komend vanuit Kerkrade en Landgraaf, die de Heerlerbaan kruisen en aansluiten op de autowegen. Op de grond die wordt ingesloten door deze wegen, verscheen in de jaren zeventig eveneens een door de overheid gestimuleerd bedrijventerrein: De Beitel.

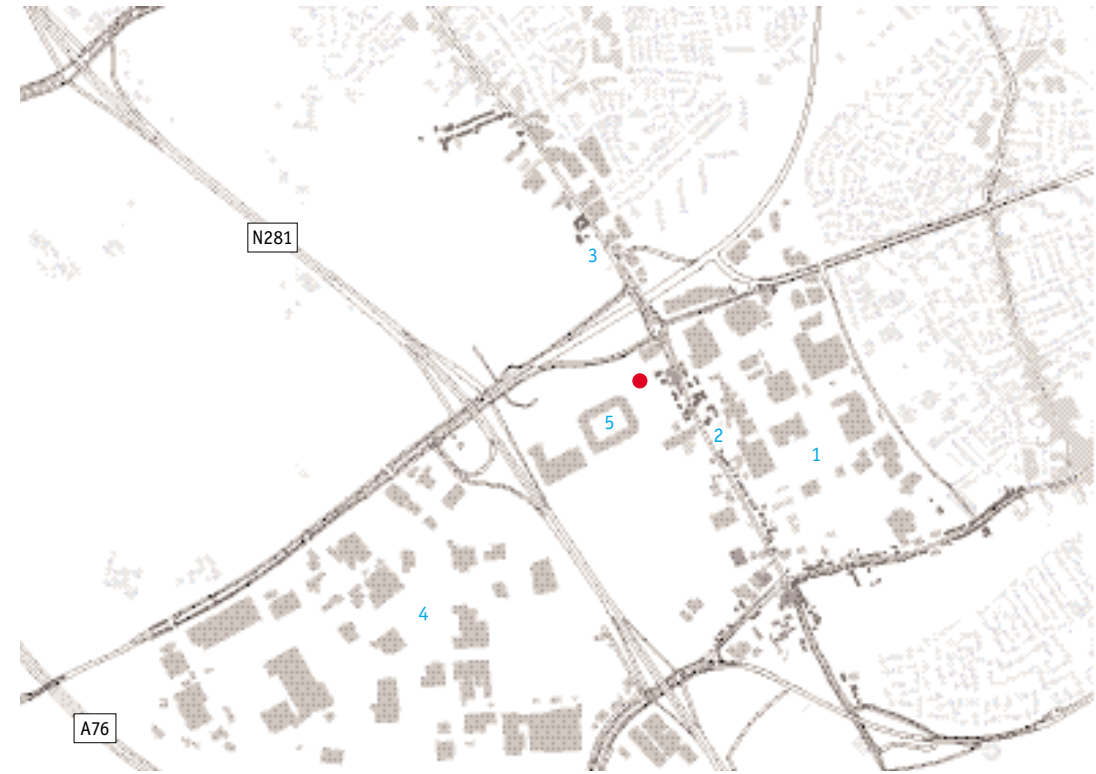
Het gebied tussen De Locht en de N281 was een paar jaar geleden nog landelijk. Rond 2000 verdween het groen door de aanleg van het Parkstad Limburg Stadion. De rond het stadion geplande bedrijvigheid komt traag en moeizaam van de grond. De discotheek en kantoren die er gebouwd zijn, staan leeg. Naast de Decathlon zijn er alleen de Hornbach (bouwmarkt) en een tegelhandel te vinden. Lijkt het hier met de geplande of verwachte bedrijven *nog niet* erg te willen lukken, op het bedrijventerrein aan de andere kant van de Heerlerbaan lukt het *niet meer*. Bedrijven die zich daar in de jaren zeventig vestigden, kregen subsidie van de overheid als ze 25 jaar zouden blijven. Nu die periode en de gunstige voorwaarden voorbij zijn, vertrekken veel ondernemingen. Andere verdwenen al eerder, gingen failliet of brandden 'toevallig' af, aldus een van de weinige bewoners van het terrein, die het 'de failliete hoek' noemt (AVL interview 07-11-03).

Deze situatie verschilt aanzienlijk met die in, tussen en direct achter de lintbebouwing van het buurtschap De Locht en langs de Heerlerbaan (AVL veldonderzoek 07-11-03). Hier is allerlei bedrijvigheid te vinden, ontstaan op initiatief van de ondernemers zelf (foto's p. 175). Het panorama (afb. *Panorama De Locht*) laat aan de linkerkant het Parkstad Limburg Stadion zien en rechts de achterkant van het lint, met jongere en oudere woonhuizen, tuinen, weitjes en schuren, onder meer van een autohandelaar en een boer. Naast de boer is de Kwantum neergestreken.

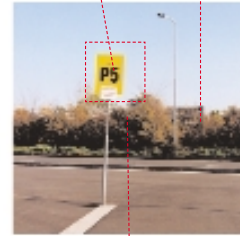
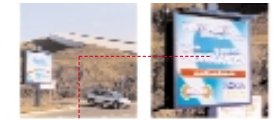
Deze activiteiten breiden zich uit tot aan de grenzen die het lint aan twee kanten insluiten. Deze grenzen zijn het resultaat van twee grootschalige ruimtelijke ingrepen door de overheid. Het Parkstad Limburg Stadion is ommuurd door kantoren en omgeven door een asfaltvlakte. Het is alsof hier een ufo is geland, op een terrein dat door een talud scherp is afgegrensd van zijn



1. Bedrijventerrein De Locht
  2. De Locht
  3. Heerlerbaan
  4. Bedrijventerrein De Beitel
  5. Parkstad Stadion
- Locatie panorama



^ **Situering De Locht** 1:25.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst



### De Locht, vrijdag 7 november 2003

Achter en tussen oudere en nieuwere woonhuizen in het buurtschap De Locht is allerlei bedrijvigheid te vinden. Autohandel, garages, een groothandel in tuinmeubilair en verschillende bouwmarkten vullen de overgebleven ruimte tussen de oude straat en het nieuwe Parkstad Limburg Stadion.



omgeving. Aan de andere kant begrenst compensatieterrein De Locht het lint. De overgang tussen de achterkant van de kavels aan het lint en De Locht is echter een geleidelijke (zie afb. *Grenzen De Locht*). Zo liggen er op het bedrijventerrein weijtes waar schapen lopen. Het Parkstad Limburg Stadion en compensatieterrein De Locht begrenzen hier een zone die er misschien rommelig uitziet, maar die efficiënt wordt benut (zie afb. *Marge De Locht*). Ze wordt op initiatief van de gebruikers telkens weer heringericht, waarbij nieuwe ingrepen worden ingepast in de bestaande structuur: op kavels achter en tussen woonhuizen worden schuren, kantoor-tjes en showrooms gebouwd. In het lint van De Locht zien we tussenland met dezelfde eigenschappen die we in de buitenlandse regio's opmerkten: inpassing, zelforganisatie, samenhang met infrastructuur en menging van functies.

#### *Historische en economische analyse*

Hoe is dit tussenland in de loop der tijd ontstaan? Op de kaart die de situatie aan het begin van de twintigste eeuw weergeeft, is de eeuwenoude Heerlerbaan goed herkenbaar als hoofdweg (afb. *Historische ontwikkeling De Locht*). In De Locht zien we langs de hoofdweg bebouwing, vooral waar de twee wegen vanuit Kerkrade en Landgraaf (oorspronkelijk Eijgelshoven en Schaesberg), die er toen ook al waren, er op aansluiten. De meeste andere wegen die we op deze kaart zien, zijn eveneens al eeuwen oud. In de zuidoosthoek ontwaren we echter nieuwe infrastructuur: een spoorlijn naar de mijn Willem Sophia. In de noordwesthoek ligt de staatsmijn Wilhelmina. Maar in de omgeving van De Locht is het nog leeg, een landelijk gebied. De woonbuurten tussen de twee mijnen moeten nog worden gebouwd.

In 1980, enige jaren na het sluiten van de mijnen, is de situatie sterk gewijzigd. Ten oosten van de Heerlerbaan liggen uitgestrekte woonwijken. In De Locht is direct ten oosten van de weg het compensatiebedrijventerrein te zien. Een andere ingrijpende verandering is de N281, met ten westen ervan compensatieterrein De Beitel. Het oude buurtschap De Locht is echter blijven bestaan. Wel is langs de weg iets meer woonbebouwing verschenen en daarachter en daartussen hebben zich bedrijven gevestigd. Op de kaart van 2000 zien we dat tussen de N281 en de Locht het stadion is gebouwd en er op de beide compensatieterreinen enkele panden zijn bijgekomen. Verder springt in het oog dat op de bedrijventerreinen De Beitel en De Locht voornamelijk grote panden staan en in de lintbebouwing kleinere. Hetzelfde geldt voor het lint even noordelijker, langs de Heerlerbaan in de gemeente Heerlen; ook hier is een mix van wonen en werken te vinden.

Uit de economische analyse blijkt dat de afmetingen van de panden corresponderen met de schaal van de bedrijven (zie *kader met economische gegevens*). In het lint van De Locht is hoofdzakelijk klein- en wat midden-bedrijf te vinden: zakelijke en persoonlijke dienstverlening zoals schoonheidssalons, veel handel in auto's en vooral veel bedrijven die te maken hebben met de bouw, zoals technische advies- en ontwerp bureaus en bouwmarkten. Op de twee bedrijventerreinen zitten middelgrote ondernemingen: op De Locht zijn deze gericht op industriële productie, handel en transport; op De Beitel zit vooral industriële productie. De bedrijventerreinen worden gebruikt door sectoren die veel ruimte nodig hebben (transport, groothandel).



^ **Grenzen De Locht** © RPB/AVL  
 v **Marge De Locht** © RPB/AVL

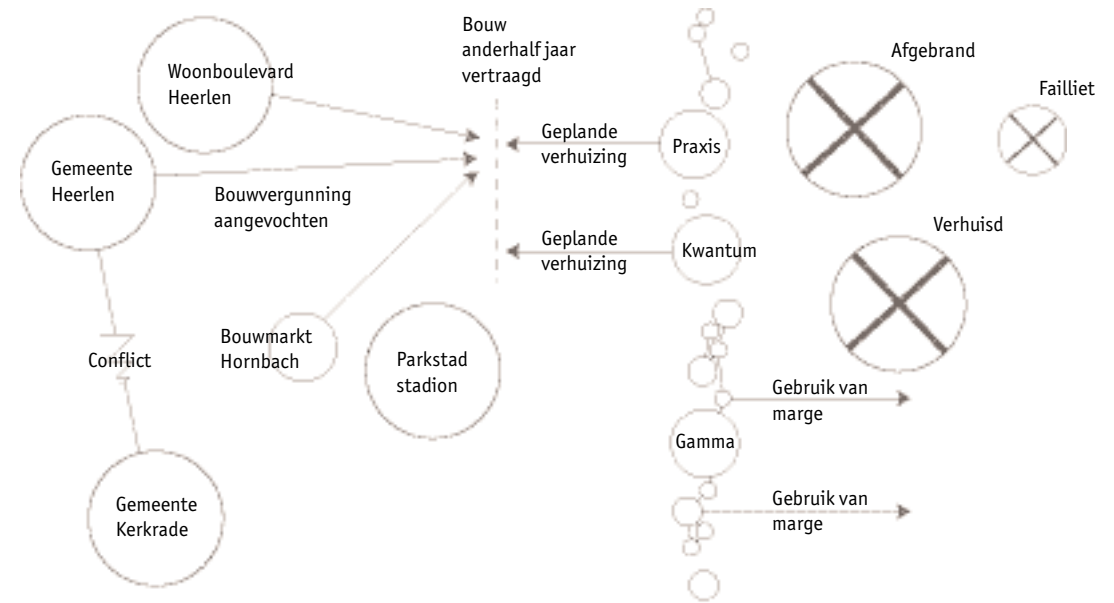


In economisch opzicht veel belangrijker is echter dat de bedrijvigheid in het lint van De Locht, en ook verderop langs de Heerlerbaan, de grootste groei kent. Dit blijkt uit een vergelijking tussen de situaties in 1996 en 2002. Er zijn weliswaar bedrijven weggegaan, maar er zijn er veel meer voor teruggekomen terwijl bestaande bedrijven ook zijn gegroeid.<sup>1</sup> Het aantal banen is er het sterkst toegenomen; er is 38 procent meer mensen komen werken. Al levert het kleinbedrijf in het lint minder banen op dan de grotere bedrijven op de compensatierreinen, daar staat tegenover dat bij het verdwijnen van zo'n groot bedrijf in één keer veel banen verloren gaan. Dat is precies wat er is gebeurd, in het bijzonder in de industriële sector. Op compensatierrein De Locht zijn verschillende ondernemingen vertrokken of failliet gegaan. In 2002 werkt er 15 procent minder mensen dan in 1996. En na 2002 zijn er nog eens drie bedrijven vertrokken, waardoor honderden banen verloren gingen.

Op de bedrijventerreinen die door de overheid zijn gepland en aangelegd, zijn grote spelers actief. In het spelersmodel van De Locht zien we dat het economisch succesvolle tussenland in het lint daartussenin juist wordt bepaald door een verzameling van kleine spelers. De overheid speelt daar, zeker naar Nederlandse maatstaven, een geringe rol (afb. *Spelersmodel De Locht*). Kleine particuliere spelers kunnen de grond op de aangrenzende bedrijventerreinen niet betalen en maken gebruik van de historisch gefragmenteerde eigendomssituatie in het lint. Onderdelen daarvan kunnen worden aangepast zonder verstoring van het geheel, wat in economisch onzekere tijden een veerkrachtigheid oplevert die in de aangrenzende bedrijventerreinen ontbreekt. Naast de reeds genoemde inpassing, zelforganisatie, samenhang met infrastructuur en menging van functies hebben we hiermee nog een eigenschap van tussenland benoemd: het floreert wanneer de organisatie ligt bij een groep kleine spelers en een overheersende grote partij afwezig is. Hoe is het gesteld met dit tussenland op bovenlokale schaal?



1. Deze bevindingen sluiten aan bij constatering van Lucas en Van Oort (1993: 259) dat nieuwe, kleinschalige ondernemingen vooral daar ontstaan waar wonen en werken worden gecombineerd.



^ [Spelersmodel De Locht](#) © RPB/AVL

^ [Historische ontwikkeling De Locht \(1926, 1980, 2000\)](#) © RPB/AVL en Topografische Dienst






*Tussenland rond Heerlen en Kerkrade: een verzameling fragmenten*

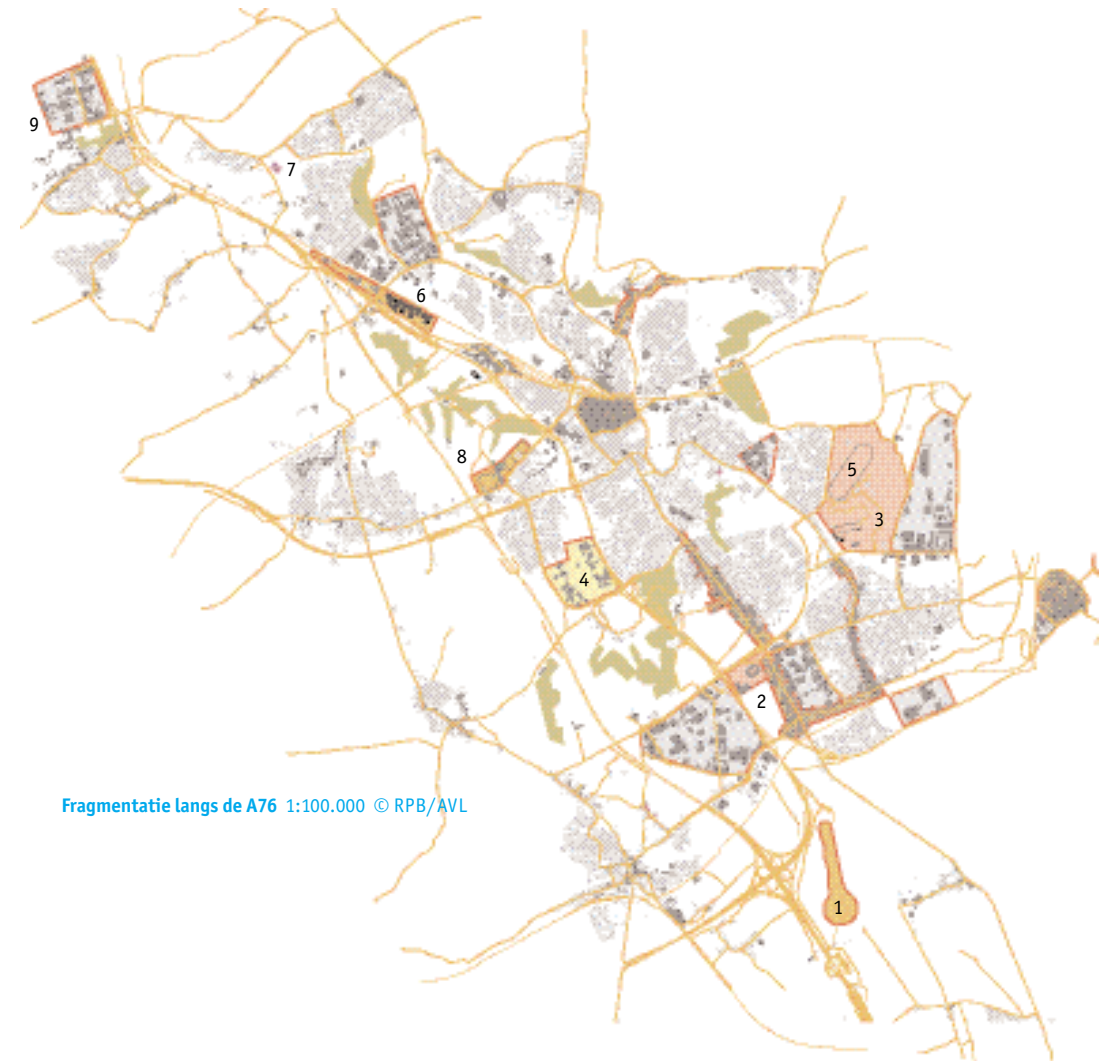
Langs de regionale autoweg, de N281, liggen verscheidene bedrijven-terreinen, waaronder ook enkele ter compensatie van de mijnen. Sommige zijn in goede, andere in minder goede staat. Aan de noordkant van Heerlen zijn enkele florerende terreinen te vinden. Op één ervan vormen onder meer Intratuin, Praxis, Gamma en Ikea samen de woonboulevard. Een ander huisvest de autoboulevard, met een reeks luxe autodealers (AVL veldonderzoek 07-11-03). Opvallend is echter de treurige aanblik van veel andere terreinen. Leegstand en grauwe loodsen uit de jaren zeventig zetten er de toon. De overheidscompensatie voor het vertrek van de mijnen is er niet geslaagd. Het mijnverleden tekent niet alleen de omgeving van De Locht, maar ook de rest van het gebied. Het resultaat is een gefragmentariseerd stedelijk landschap waarin we nog steeds de gaten van de voormalige mijnen herkennen. Een paar van die gaten zijn opgevuld, bijvoorbeeld door de skihal van Snowworld.

Tussenland is juist op de snijvlakken van de verschillende fragmenten te vinden: aan de rand van woonbuurten van Heerlen en Kerkrade, voormalige mijnen, nieuwe bedrijventerreinen en compensatieterreinen, en naast ingrepen als het Parkstad Stadion of de skihal (zie afb. *Fragmentatie langs de A76*). Het gaat om een mix van wonen en werken die vergelijkbaar is met De Locht. Je ziet er oude en nieuwe woonhuizen, bedrijfsloodsen, een Chinees restaurant, een autoverkoper met een vliegtuig in zijn tuin, de hal van een bouwmarkt, schoonheidssalon Laura en een meubelverkoper. Het kenmerkende midden- en vooral kleinbedrijf floreert er en de informele economie draait er vermoedelijk op volle toeren. Een aantal van de omstandigheden waaronder informele bedrijvigheid ontstaat is hier immers aanwezig: een relatief sombere economische situatie, de nabijheid van grotere bedrijven die diensten afnemen, kleinschalige bedrijfjes die deze aanbieden en de vestiging van bedrijfjes uit sectoren zoals persoonlijke dienstverlening, autohandel en (Chinees) horeca.

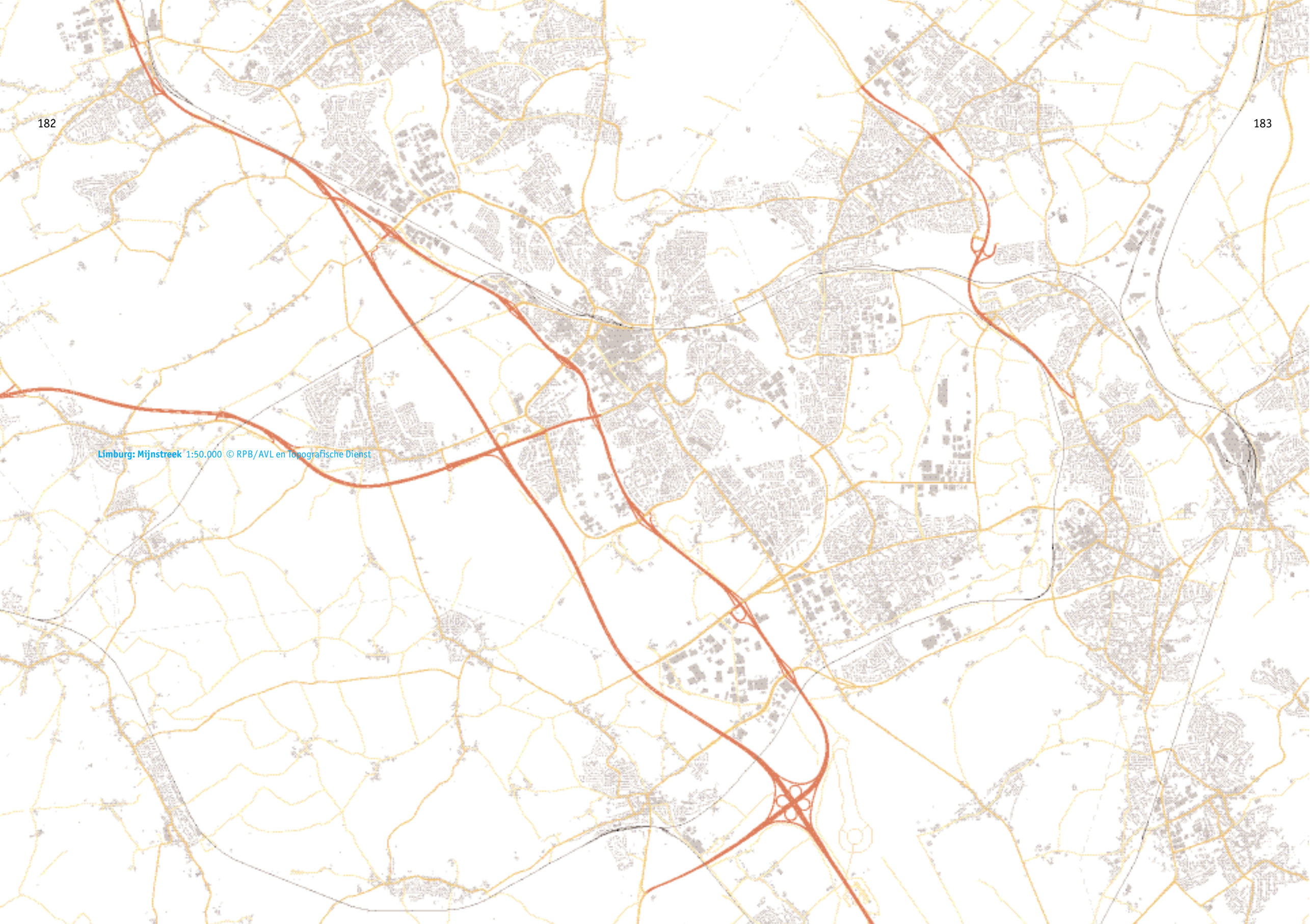
Aanknopingspunten vormen buurtschappen langs oude provinciale en lokale infrastructuur. In dat opzicht is dit tussenland vergelijkbaar met de Arnovallei. Daarvan verschilt het echter doordat het, evenals in Opper-Silezië, voornamelijk in de marge te vinden is. Het is niet marginaal, maar ligt in fragmenten langs secundaire infrastructuur in de nabijheid van de A76 en de N281. Verder naar het noordoosten, op grotere afstand van de autowegen, is tussenland minder te vinden. Daar is wel de geschetste fragmentatie aanwezig, maar ontbreken grotendeels de nieuwe wegen die na de mijnsluiting dynamiek en potentie in het gebied herverdeelden. Een herverdeling die niet overal verliep op de manier die de overheid heeft gepland. Juist daar biedt het tussenland alternatieven.

1. Avantis
2. Parkstad Limburg Stadion
3. Snowworld
4. Atrium Medisch Centrum
5. Megaland Limburg
6. Meubelboulevard Heerlen
7. Kasteel Hoensbroek
8. Hogeschool Limburg
9. Makro

-  Bedrijventerrein
-  Recreatie
-  Kantorenpark
-  Voorzieningen
-  Historische structuur
-  Bos



Limburg: Mijnstreek 1:50.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst



Holland **de Haarlemmermeer**





Te midden van de steden Amsterdam, Haarlem en Leiden ligt de Haarlemmermeer: tot 150 jaar geleden nog daadwerkelijk een meer, nu een van de meest dynamische stukken van Nederland. Die dynamiek is voornamelijk te danken aan Schiphol en de ligging in het meest verstedelijkte deel van Nederland. Het oorspronkelijk onbeduidende plaatsje Hoofddorp vaart er wel bij. Het gebied wordt bepaald door infrastructuur met verschillende reikwijdte, van lokaal tot mondiaal (afb. *Steden Holland*). De ontwikkelingen buitelen er over elkaar heen.

Tussen al dit geweld spitsen wij ons eerst toe op tussenland op lokale schaal aan de rand van Hoofddorp en vervolgens in het noordelijk deel van de Haarlemmermeer. Tot slot plaatsen we het in een breder perspectief.



^ [Steden Holland](#) 1:625.000 © RPB/AVL en Corine Land Cover

### De Hoek: tussenland op locatie

Midden in de Randstad ligt in de gemeente Haarlemmermeer langs de drukke N201 – oorspronkelijk een oude hoofdweg door de polder – het buurtschap De Hoek (afb. *Situering De Hoek*). Het ligt ingeklemd tussen snelweg A4 en de spoorlijn naar Schiphol. Een aanvliegroute van de luchthaven gaat er vlak langs en een snelle busbaan, de zogenaamde Zuidtangente, snijdt dwars door het gebied. Aan de ene kant grenst De Hoek aan het snel groeiende Hoofddorp, aan de andere kant aan een landelijke polder, die op termijn bedrijventerrein wordt. Even verderop is de nieuwe Vijfde Baan verschenen, parallel aan de Zwanenburgbaan, met onder de nieuwe taxibaan daartussenin de verdiept aangelegde nieuwe snelweg A5 (zie Hamers en Rutte 2003).

Van het buurtschap is niet veel meer over. Op de kaart is De Hoek nog te herkennen, maar de meeste huizen zijn of worden gesloopt. Het buurtschap en de polder hebben in het streekplan Noord-Holland de bestemming 'Schipholgebonden bedrijventerrein'. Op termijn zal ook het nog overgebleven grasland, met zijn boeren en tuinders, plaatsmaken voor de indirecte regionale effecten van het mondiale Schiphol. Wat zien we om ons heen in De Hoek en omgeving (afb. *Panorama De Hoek*)? Braakliggende grond, paardenweitjes, parkeerterreintjes, puinhopen, rijdende reclameborden, half dichtgetimmerde en half bewoonde huizen, een woonhuis dat tijdelijk fungeert als kantoor, een schoolgebouw dat dienst doet als bedrijfspand, goedkope bedrijfsgebouwen en -loodsen, dure nieuwe kantoorstorens en de fritesfabriek van McCain (zie afb. *Functiekaart De Hoek*). Tussen tuinders die auto's zijn gaan verhuren zie je lunchende kantoorklerken. Rondom gieren vliegtuigen, auto's en treinen (AVL veldonderzoek 20-08-03 en 03-09-03).

We vroegen verschillende autochtone inwoners van De Hoek hoe zij denken over deze ontwikkelingen. Een man die er al sinds 1969 woont en als een van de laatsten is overgebleven in een half dichtgetimmerd huis, heeft er jarenlang met plezier gewoond. Van iedereen heeft hij de langste adem, vertelt hij, zodat hij zich nu voor veel geld kan laten uitkopen door een projectontwikkelaar die op de plek van zijn woning een hotel heeft gepland. Een oudere mevrouw even verderop woont er nog steeds met veel genoegens, heeft geen last van lawaai of stank. Zij beklagt zich echter over het onduidelijke beleid van de gemeente: mag haar huis nu wel of niet blijven staan? Een mevrouw weer iets verderop moet al voor de derde keer verhuizen. Door de loods achter haar huis is het tracé van de nieuwe N201 gepland, voor een betere ontsluiting van Hoofddorp en een nog aan te leggen bedrijvenpark (AVL interviews 20-08-03 en 03-09-03). De tekens staan al op het wegdek.

### Snelle transformatie

De Hoek ondervindt de groeistuipe van Hoofddorp aan den lijve (zie afb. *Historische ontwikkeling De Hoek*). Hoofddorp groeit zo snel doordat ze strategisch is gelegen: nabij belangrijke steden, maar met veel meer uitbreidingsmogelijkheden, en tegen de luchthaven Schiphol aan, die zowel wat betreft personeel, logistiek als bedrijfslocaties een beroep doet om haar omgeving. Hoofddorp is een nieuwe knoop in het stedelijke, infrastructurele en economische netwerk dat het westelijk deel van Nederland omspannt en dat in zijn geheel een rol van betekenis speelt in de wereldeconomie.



1. Buurtschap De Hoek
  2. Zuidtangente
  3. N201 (gepland)
  4. HSL-zuid
  5. Kaagbaan
  6. Zwanenburgbaan
- Locatie panorama

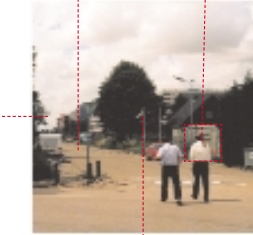
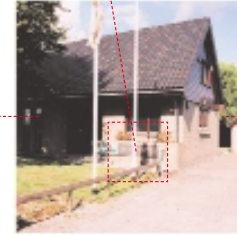
- Woningen
- Bedrijfspanden
- Kantoren

1. Autodealer
2. Kantoor
3. Projectontwikkelaar
4. Toeleverancier tuin- en landbouw
5. Transportbedrijf
6. Autoverhuur
7. McCain Fritesfabriek
8. Kweker
9. Autohandel
10. Trekkerhandel
11. Boomkweker
12. Keukenhandel
13. Doe-het-zelf-handel
14. Koeriersbedrijf
15. Business events



- ^ **Situering De Hoek** 1:25.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst  
 v **Functiekaart De Hoek** © RPB/AVL





### De Hoek, woensdag 20 augustus 2003

Braakliggende grond, puinhopen en rijdende reclameborden, half dichtgetimmerde en half bewoonde huizen, een woonhuis dat tijdelijk fungeert als kantoor, een schoolgebouw dat dienst doet als bedrijfspand, goedkope bedrijfsgebouwen en loodsen, dure nieuwe kantoortorens met veel leegstand, en lunchende kantoorklerken. Rondom gieren vliegtuigen, auto's en treinen.

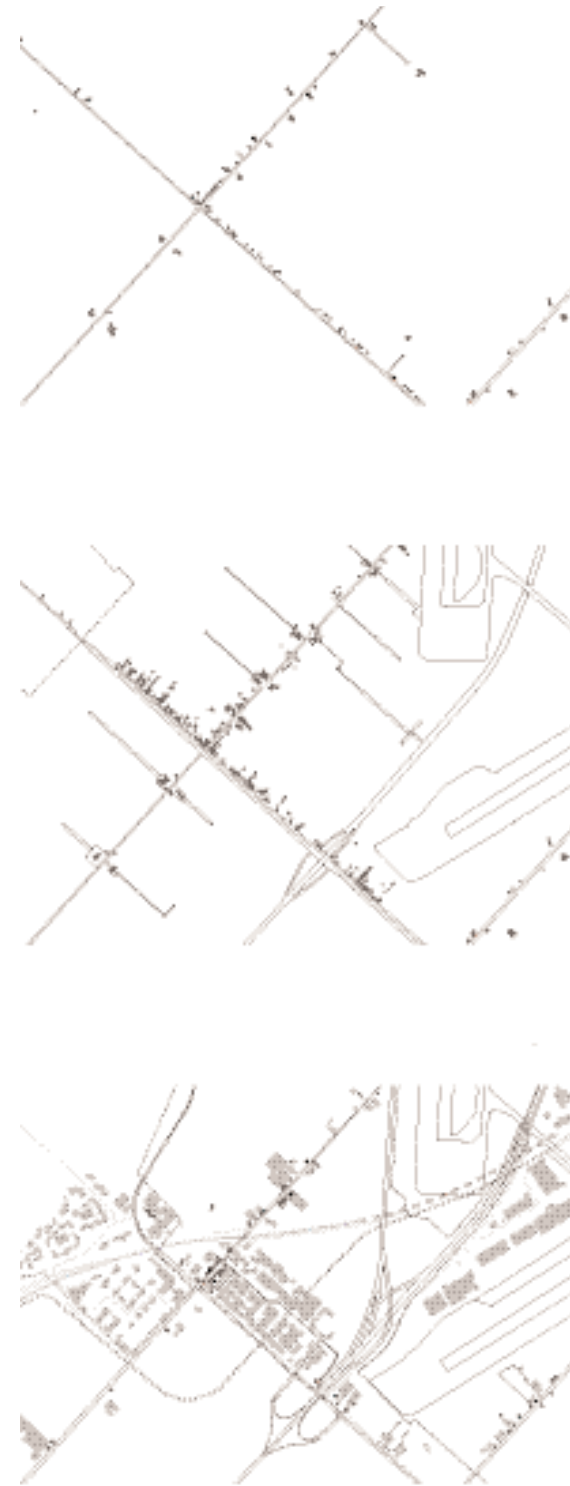


Hoe kijkt de gemeente Haarlemmermeer – gezeteld in Hoofddorp – hiertegen aan? Uiteraard schetst zij een breder perspectief dan de inwoners van het buurtschap De Hoek (AVL gesprek 20-08-03). De gemeente vertelt dat de Haarlemmermeer zich zo snel ontwikkelt dat vrijwel elke bezoeker die met de gemeente komt praten, verouderde kaarten bij zich heeft. Dat geldt niet alleen voor particulieren, maar ook voor gesprekspartners bij andere overheden. In het dynamische gebied zijn vele spelers actief, ieder met eigen claims, vaak op hetzelfde stuk grond. Grotere spelers zijn Schiphol met zijn grote vervoersstromen en geluidscontouren, grote luchtvaartmaatschappijen, projectontwikkelaars, wereldwijd opererende bedrijven en verschillende overheden met verschillende belangen en planningstermijnen. Ook zijn kleinere spelers actief, zoals bedrijven met een regionale uitstraling, boeren die steeds vaker hun land verkopen en bijvoorbeeld ook de inwoners van De Hoek, ieder met een eigen agenda. Zij hebben minder macht, maar weten in onderhandelingen soms hun graantje mee te pikken van de dynamiek in deze regio en de daaruit voortvloeiende toenemende druk op de ruimte.

Uit een economische analyse blijken de gevolgen van de snelle transformatie voor De Hoek. Zo zien we de spelers op deze plek veranderen en tussenland verdwijnen. Vergelijken we de gegevens uit 1996 en 2002, dan zien we dat de bedrijvigheid die in het Limburgse De Locht kenmerkend bleek voor tussenland grotendeels is verdwenen in De Hoek. Aan de polderweg langs het buurtschap zit nog een enkele autodealer of trekkerhandel, maar veel autohandelaren, autoreparatie- en bouwbedrijven en andere ondernemingen uit het kleinbedrijf (zie *kader met economische gegevens*) zijn weg. Daarvoor in de plaats kwamen onder meer zakelijke en financiële dienstverlening, ICT en vastgoed. De zogenaamde laagwaardige bedrijvigheid is verdrongen door hoogwaardige en door 'schone' bedrijven. In de nieuwbouw in de omgeving en het kantorenpark zijn vooral grote bedrijven neergestreken. Deze zorgen voor een groei van de werkgelegenheid. Het gaat goed. Gevolg is dat in De Hoek voor tussenland geen plaats meer is. In harde economische zin heeft het hier geen betekenis, zoals het die wel heeft in de Limburgse Mijnstreek.

De Hoek lijkt tussenland te zijn geweest dat vergelijkbaar was met dat in De Locht in de Mijnstreek. Het ligt echter in een veel dynamischer gebied en verkeert – beschouwd in het licht van de verschuiving van tussenland die we in de havengebieden van Kopenhagen zagen – in een latere fase. Het tussenland in De Hoek is bijna verdwenen, doordat de overheid door middel van herontwikkeling van het gebied tot (Schipholgebonden) bedrijventerrein nieuwe en nieuwe soorten ondernemingen aantrekt. In die zin is De Hoek beter te begrijpen in een context die meer lijkt op die in Kopenhagen dan die in Limburg: de plek is gesitueerd in het economische hart van het land, waar in tegenstelling tot in Heerlen en Kerkrade de motor van de welvaartsstaat op volle toeren draait, ruimteclaims zich opstapelen en grondprijzen als gevolg snel stijgen. De vraag is waar de activiteiten zijn gebleven waaraan tussenland in dit soort hoogdynamische gebieden ruimte biedt. Volgen we de resultaten van de analyse in Kopenhagen, dan zou tussenland op andere plaatsen in de marge moeten opduiken. We onderzoeken dit op bovenlokale schaal in het noordelijk deel van de Haarlemmermeer.

Historische ontwikkeling  
De Hoek (1910, 1969, 2003)  
© RPB/AVL en Topografische  
Dienst



### *Tussenland in de Haarlemmermeer: een marginaal fenomeen*

Sprekend over tussenland wees de gemeente Haarlemmermeer ons op de kaart plaatsen aan waar in de loop der tijd laagwaardige bedrijventerreintjes zijn ontstaan die lange tijd zijn gedoogd, maar nu in de ogen van de gemeente een probleem worden (AVL gesprek 20-08-03). De gemeente weet zich met deze ontwikkeling geen raad. 'Caravanopslag, een aannemer met steeds grotere hopen zand, waar ligt de grens?' vraagt zij zich af. Volgens de gemeente is de situatie op plaatsen als deze 'helemaal uit de hand gelopen'. Het gaat bijvoorbeeld om Boesingheliede en De Liede, beide gelegen aan de noordkant van de Haarlemmermeer (afb. *Ligging buurtschappen in de Haarlemmermeer*). Het zijn buurtschappen langs een oude polderweg waar in de loop der tijd achter, naast en tussen woonhuizen en op agrarische grond allerlei kleine bedrijvigheid is ontwikkeld, van autohandel tot massageclub, van transportbedrijf tot Schipholgebonden activiteiten als vliegtuigcatering. Overigens maakt het ene gebied een dynamischer indruk dan het andere. Waar het transformatieproces in De Hoek in een vergevorderd stadium is, verkeert het op andere plekken nog in een eerdere fase. Maar de ontwikkelingen gaan vaak zeer snel. Zo vertelden bewoners in Boesingheliede (AVL interview 03-09-03) dat zij worden uitgekocht, omdat wonen onder de Vijfde Baan volgens de regelgeving niet is toegestaan.

Tussenland vinden we in de Haarlemmermeer langs (voormalige) provinciale of interlokale verbindingswegen. Doorgaans kent het een aanknopingspunt in de vorm van een buurtschap, dat meestal aan een ventweg langs één kant van zo'n verbinding ligt. Daar staan voormalige arbeiderswoningen op de kop van smalle kavels. De arbeiderswoningen worden daar, al dan niet omgebouwd en uitgebreid, gebruikt als bedrijfsruimte.<sup>2</sup> Erachter zijn vaak loodsen en hallen komen te staan. Iets vergelijkbaars gebeurt met boerderijen waarvan de grond door de schaalvergroting in de landbouw niet meer rendabel is. Eigenaren verkopen hun grond of gaan deze zelf gebruiken voor velerlei kleinschalige activiteiten. Op boerderijen langs polderwegen rond Schiphol zijn onder meer caravanstallingen, autoverhuur, catering, kinderopvang en amusements- en sporthallen te vinden.

In de directe omgeving van dit tussenland zijn zaken te vinden die als bezorger van overlast worden beschouwd, zoals afvalverwerking, landingsbanen of snelwegen. Het is niet altijd even duidelijk wat er eerder was, de overlast of het tussenland. Het één lijkt een excuus voor het ander. Duidelijk is wel dat 'overlastbezorgers' hun omgeving inkaderen. Vaak gaat dat ten koste van de oorspronkelijke rasterstructuur van de polder, zoals in het geval van de A4, A5 en Vijfde Baan. Zij zijn onmisbaar voor de regionale ontsluiting van de Haarlemmermeer en zorgen ervoor dat Nederland via Schiphol kan aantakken op het mondiale netwerk, maar veroorzaken ondertussen ook een herverdeling van potentie in de directe omgeving. Bepaalde plekken worden bijvoorbeeld juist moeilijker bereikbaar, doordat wegen worden verlegd of helemaal worden afgesloten. Deze herverdeling door het belang van een grote speler als Schiphol en de daarmee verbonden grootschalige ruimtelijke ingrepen van gemeente, provincie en rijksoverheid levert nieuwe marges op. In die marges kan tussenland ontstaan.

2. Lucas en Van Oort (1993: 288-289) laten zien dat een aanzienlijk deel van startende bedrijven is gevestigd in panden die van buiten niet meteen als bedrijfspand zijn te herkennen. Bijna de helft van die panden is in de loop der tijd een andere functie gaan huisvesten.



^ [Ligging buurtschappen in de Haarlemmermeer](#) 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst

Tot slot zien we evenals in de havens van Kopenhagen tussenland ontstaan op de plaats van de 'overlastbezorger' zelf, nadat de oude functie is weggevallen en een nieuwe bestemming nog op zich laat wachten. Het gaat in veel gevallen om voormalige fabrieken of scheepswerven aan de randen van de Haarlemmermeer, langs de Ringvaart. Daar gaat het niet om nieuwe, maar juist om historisch gegroeide marges die voor nieuwe functies worden ingericht.

Vertalen we deze omstandigheden naar algemener voorwaarden, dan kunnen we stellen dat tussenland in de Haarlemmermeer ontstaat in gebieden waar een vrij snelle economische transformatie plaatsvindt. Hierdoor vallen oorspronkelijke, al dan niet overlast gevende functies weg en worden naast oude infrastructuur nieuwe aangelegd, die niet alleen verbindingen maar evengoed nieuwe grenzen inhouden – omstandigheden die we in verschillende combinaties ook al tegenkwamen in de andere onderzoeksgebieden.

Het grote aantal ruimteclaims in de Haarlemmermeer vergt zeker sturing door de overheid. Gesprekken met gemeenten brengen echter ook afstemmingsproblemen aan het licht. Zo wijst de gemeente Haarlemmermeer op over elkaar buitende plannen op verschillende bestuursniveaus, wat zeker in het geval van verschillende planningstermijnen uitvoeringsproblemen oplevert.<sup>3</sup> Zij wijst ook op het gebrekkig functioneren van eigen bestemmingsplannen. Door veranderde afspraken over de geluidscontouren van Schiphol zouden bijvoorbeeld even buiten De Hoek woningen kunnen worden gebouwd op een plek waar de gemeente zelf slechts kantoren heeft toegestaan. Zo'n gebrek aan ruimte voor dynamiek in bestemmingsplannen blijkt ook in het tussenland in de Haarlemmermeer. Een bestemmingsplan gaat vaak uit van het oorspronkelijke gebruik en houdt geen rekening met zich door (economische) transformaties nieuw ontwikkelende activiteiten die niet door beleids- en plannenmakers zijn bedoeld of zelfs maar vermoed. Daarnaast wordt in het bestemmingsplan te weinig rekening gehouden met wat het voor bewoners en gebruikers betekent om te leven met het geluid en de geur van snelwegen, landingsbanen en vuilverwerking. Bewoners moeten soms hun huis uit, omdat er volgens de regelgeving niet meer mag worden gewoond, terwijl die mensen er nog steeds met genoeg wonen. Op plekken als deze starten ondernemers activiteiten waarvoor op andere plaatsen, bijvoorbeeld in reguliere bedrijventuinen, geen ruimte is.

#### *Haarlemmermeers tussenland in breder perspectief*

De gemeente Haarlemmermeer is in de laatste vijftig jaar getransformeerd van een agrarisch in een (sub)urbain gebied (vergelijk Colenbrander 1994). In 1850 was het nog een meer, een paar jaar later lag het droog (Van de Ven 1993: 188-192). De roerige binnenzee, die eeuwenlang te midden van het oude Hollandse cultuurlandschap en belangrijke steden als Amsterdam, Haarlem en Leiden als vis- en vaarwater had gediend, werd bedwongen. Het meer veranderde in een agrarische polder met een rastervormige infrastructuur van vaarten en wegen. In tegenstelling tot de omliggende oude veengebieden was de kleibodem van de Haarlemmermeer zeer vruchtbaar en geschikt voor akkerbouw. Langs de wegen werden reeksen boerderijen aangelegd, bij twee centrale kruisingen een dorp: Nieuw-Vennep en Hoofd-

3. De gemeente Aalsmeer – die we hier buiten beschouwing laten – vertelt hoe lastig de veranderende geluidscontouren van Schiphol kunnen zijn voor haar plannen langs het nieuwe tracé van de N201 (AVL gesprek 20-08-03). De gemeente mag de ontwikkelingen rond de luchthaven slechts van de zijlijn gadeslaan, maar ervaart wel degelijk de consequenties van veranderende afspraken.

— Lokale wegen  
 ■ Bebouwing  
 ■ Water

— Gemeentegrens  
 — Lokale wegen  
 ■ Bebouwing  
 ■ Water  
 ■ Landbouw



^ Holland, Haarlemmermeer rond 1850 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst

v Holland, Haarlemmermeer rond 1920 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst



dorp. In 1917 werd in de noordoosthoek van de polder Schiphol gesticht. De luchthaven breidde zich in de volgende decennia stukje bij beetje uit, maar pas na de Tweede Wereldoorlog zou deze leiden tot grote veranderingen in de regio (zie kaartenreeks *Holland, Haarlemmermeer rond 1850 - rond 2003*).

Omstreeks 1970 raakte het verstedelijkingsproces in een stroomversnelling door de stuwende krachten van mondiale vervoers- en geldstromen die samenhangen met Schiphol en de steden van de Randstad. De Haarlemmermeer werd een kloppend hart in dit wonderlijke verstedelijkte gebied. Tot dan toe had de stedenring zo'n hart moeten ontberen (vergelijk Taverne 1994). De transformatie versnelde doordat Hoofddorp werd aangewezen als groeikern en door de aanleg van strategisch gelegen kantoren- en bedrijvenparken tussen Hoofddorp en Schiphol. In de marge van deze verstedelijking en grote economische dynamiek kwam een informele transformatie op gang, in de oude agrarische buurtschappen en langs sommige polderwegen.

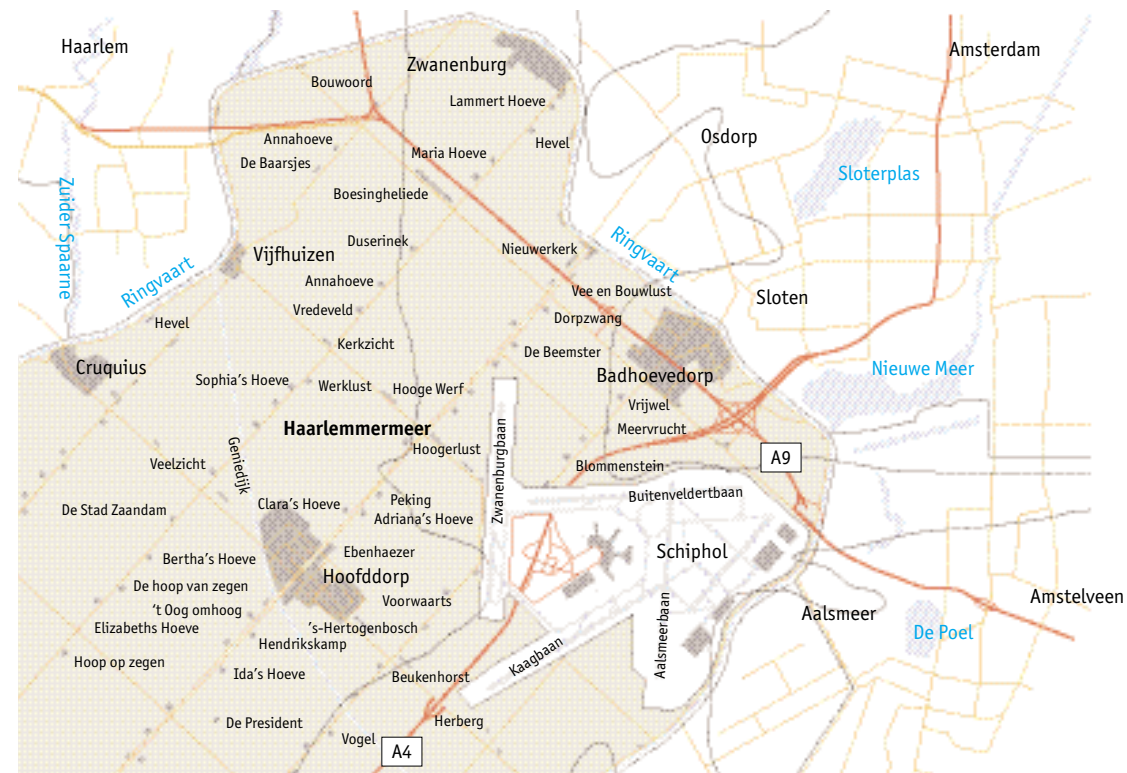
Buurtschappen als De Hoek en Boesingheliede ontstonden na de drooglegging van de polder als concentraties van woningen voor landarbeiders. Door de mechanisering van het boerenbedrijf verloren de buurtschappen steeds meer hun economische band met de landbouw en werden ze gedwongen uit te zien naar vervangende activiteiten. Tegelijkertijd werden in de periode na de Tweede Wereldoorlog, in het bijzonder gedurende de laatste decennia van de twintigste eeuw, indrukwekkende infrastructurele veranderingen doorgevoerd. Door de aanleg van de snelwegen A4 en A9 en de spoorlijn Amsterdam-Den Haag, de spectaculaire groei van de luchthaven Schiphol en meer recent de aanleg van de vijfde landingsbaan, de snelweg A5, de hoge snelheidslijn en de verhoogde busbaan van de Zuidtangent is het grid van polderwegen doorsneden, vervormd en verdwenen. Sommige buurtschappen en delen van polderwegen profiteren van een goede bereikbaarheid door een onverwacht gunstige ligging ten opzichte van de nieuwe infrastructuur, andere kwamen perifeer te liggen.

De buurtschappen en assen die profiteren van de nieuwe gunstige ligging absorberen Schipholgebonden functies als cateringbedrijf, autoverhuur of koeriersdienst. Langs perifeer gelegen polderwegen verschijnen bedrijven die zich om economische redenen en door ruimtelijke ordeningsregels niet kunnen vestigen op reguliere bedrijventerrein of in een kantorenpark. Achter en tussen de boerderijen en woningen ontstaan autosloperijen, transportbedrijven, caravanopslag en massageclubs (foto p. 217 boven). Op sommige plekken, zoals in Boesingheliede, levert dat een lint op met een enorme diversiteit. Andere plaatsen trekken juist één soort bedrijfjes aan, zoals de concentratie van autohandel en -reparatie in de buurt van De Liede laat zien. Zoals we al opmerkten in verband met de Limburgse Mijnstreek valt ook hier te verwachten dat de informele economie een factor van belang is. Gezien de aard van de bezigheden laat zich dat in cijfers uiteraard lastig uitdrukken. Maar wie in De Liede om zich heen kijkt, beseft dat in de officiële statistieken een heleboel informatie verloren gaat.

Deze linten en buurtgemeenschappen transformeren voortdurend, onder druk van steeds wisselende economische condities. Wel blijft tussenland in de Haarlemmermeer een marginaal verschijnsel in de marge. In die zin verschilt de verschijningsvorm van die in de Mijnstreek, waar tussenland – zoals we

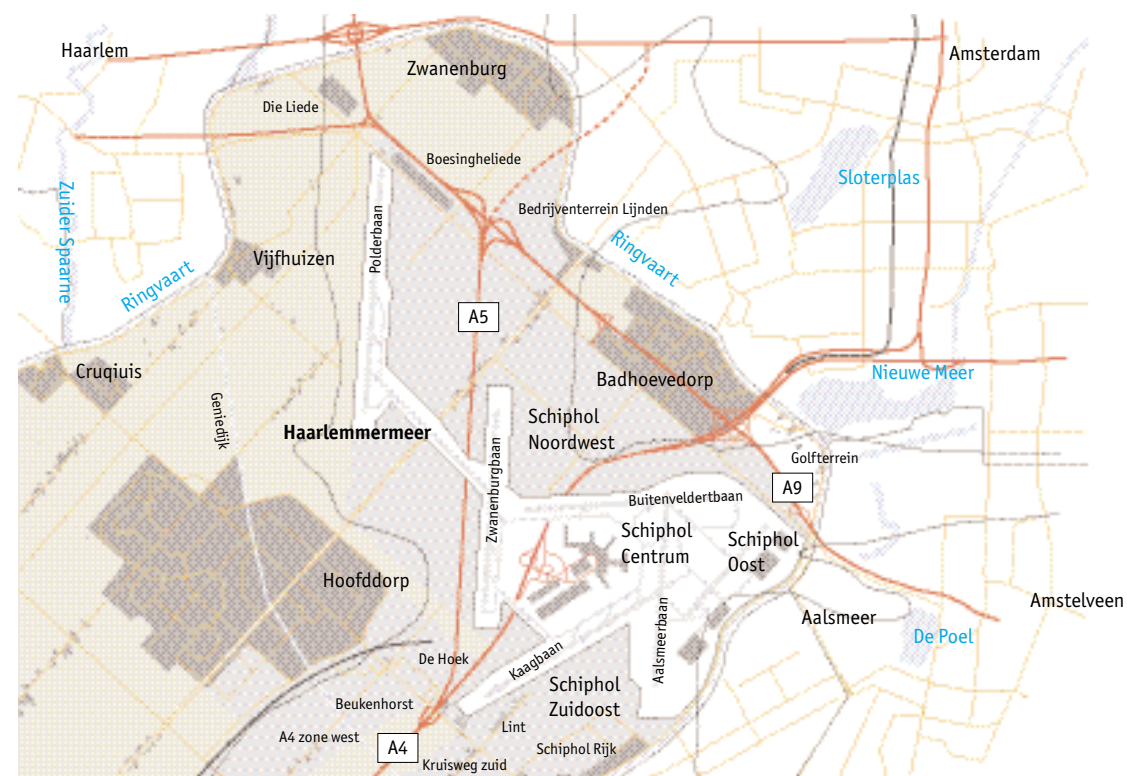
-  Gemeentegrens
-  Snelwegen
-  Lokale wegen
-  Vrijwaringszone
-  Luchthaven
-  Bebouwing
-  Water
-  Landbouw
-  Luchthaven

-  Gemeentegrens
-  Snelwegen
-  Lokale wegen
-  Vrijwaringszone
-  Luchthaven
-  Spoorlijnen
-  Bebouwing
-  Water
-  Landbouw
-  Luchthaven
-  Bedrijvigheid deels
-  Schipholgebonden deels in planning



^ [Holland, Haarlemmermeer rond 1980](#) 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst

v [Holland, Haarlemmermeer rond 2003](#) 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst



hiervoor zagen – wel in de marge opduikt, maar niet marginaal is. De Haarlemmermeer wordt gedomineerd door machtige spelers. Grote bedrijven vertegenwoordigen grote (economische) belangen en de verschillende overheden zitten er bovenop. In die zin doet het denken aan de Øresund-regio. Tussenland is er tijdelijk, ontstaat op zeer bepaalde plekken, om vervolgens te verdwijnen of zich te verplaatsen. Kleine spelers met activiteiten die afwijken van het grote gebeuren vinden er voor even een plekje, maar meer ook niet. Daarmee is niet gezegd dat tussenland in de Haarlemmermeer geen functie vervult. Het vult de gaten op die grote spelers onvermijdelijk laten vallen en, gezien de bedrijvigheid in bijvoorbeeld Boesingheliede en de omvang van de autohandel in De Liede (foto p. 217 onder), het voorziet wel degelijk in verscheidene behoeften.



Holland, Haarlemmermeer 1:50.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst



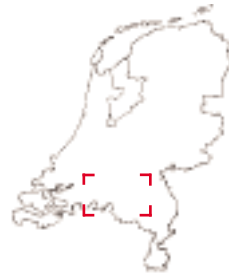
# Brabant **de Langstraat**





De Langstraat is te vinden tussen 's-Hertogenbosch en Geertruidenberg. Hij bestaat uit een reeks lintdorpen in de veenontginningen juist ten noorden van de Brabantse zandgronden. Het is een van die delen van het verstedelijkte Noord-Brabant waar in oorspronkelijk agrarisch gebied allerhande bedrijvigheid is opgebloeid. Vaak worden deze gebieden met afschuw bekeken (afb. *Steden Brabant*). Dit soort ontwikkelingen blijken echter ook allerlei voordelen te kennen, niet in de laatste plaats economische.

We zullen dat hierna aantonen door in te gaan op tussenland op bovenlokale en lokale schaal. Tot besluit laten we ons licht schijnen over de regionale ontwikkelingen.



^ [Steden Brabant](#) 1:625.000 © RPB/AVL en Corine Land Cover

^ [Situering Langstraat in Brabant](#) 1:250.000 © RPB/AVL



Voorwaarden voor tussenland: ondergrond, infrastructuur, economie en spelers

Het gebied tussen Geertruidenberg en 's-Hertogenbosch stond bekend om zijn leer- en schoenenindustrie.<sup>4</sup> Evenals in andere delen van de provincie Noord-Brabant was hier behalve agrarisch bedrijf ook nijverheid en industrie aanwezig. Brabant was met Twente namelijk lange tijd de meest geïndustrialiseerde regio van Nederland (Keuning 1979: 214-223). Kenmerkend was dat elke stad en ieder gebied zijn eigen tak van industrie kende. Vele kleine bedrijfjes vestigden zich bij elkaar, niet alleen binnen de steden maar ook daarbuiten, zoals in de Langstraat.

De Langstraat wordt gekenmerkt door langgerekte nederzettingen met lintbebouwing. Dit is te danken aan de ligging op het veen juist ten noorden van het Brabantse zandplateau. Deze venen werden in de loop van de middeleeuwen ontgonnen vanuit een aantal parallel lopende assen (Strootman en Corten 1997). Van daaruit werden lange smalle kavels uitgezet, het veen in. De woningen werden gebouwd op de kop van de kavels aan de assen, die in de loop der eeuwen, verbonden door dwarsverbindingen, een mooi opgebouwd wegennet gingen vormen. Dit soort nederzettingen en regelmatige ontginnings- en wegenstructuren bleken later uitermate geschikt voor kleinschalige bedrijvigheid. Dat zagen we al eerder in de Arnovallei in Italië. De assen met lintbebouwing vormden samen een handelsroute tussen 's-Hertogenbosch en Geertruidenberg (afb. *Situering Langstraat in Brabant*).

We spitsen ons hier toe op de strook tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk (zie kaartenreeks *Brabant, Langstraat rond 1850 - rond 2003*). Vanaf ongeveer 1850 hield men zich in ontginningsdorpen als Nieuwkuijk, Drunen en Waalwijk op steeds grotere schaal bezig met leerlooien (Michiels en Wessel 1991). De ligging in de nabijheid van eikenbos en te midden van weidegebied was ideaal: de bossen leverden run (nodig voor het looien), in de weiden werd vee (leverancier van leer) gehouden. Later werd de leerlooierij aangevuld met de schoenenindustrie. In de loop van de twintigste eeuw krijgen de Brabantse steden en dorpen een veel gedifferentieerder karakter. Zij worden niet langer door één soort industrie of nijverheid gekenmerkt, zo ook in de Langstraat. Naast de leer- en schoenenindustrie, waarvan een deel verdween, verschijnen er andere soorten midden- en kleinbedrijf. Economisch wordt Brabant steeds belangrijker. De economische groei in Nederland vindt voor een belangrijk deel plaats langs de snelweg A2 op de lijn Amsterdam, Utrecht, 's-Hertogenbosch, Eindhoven. Daarvan profiteert ook de Langstraat. Dit komt niet in de laatste plaats door de provinciale weg, de N59, die in 1969 werd opgeleverd, in de jaren zeventig en tachtig van de twintigste eeuw werd verdubbeld en inmiddels bijna geheel is gepromoveerd tot A59 (Strootman en Corten 1997).

Tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk liggen zeven verschillende dorpskernen met een sterke eigen identiteit, waaronder Vlijmen, Nieuwkuijk en Drunen. Er lopen geloofsgrenzen doorheen (protestant/katholiek) en Drunen en Vlijmen zijn sinds 1998 onderdeel van de gemeente Heusden. De samenvoeging tot één gemeente ligt politiek nog steeds gevoelig. Een wethouder is zelfs gesneuveld door de plannen voor 'Waalboss', het idee voor een stedelijke regio van Waalwijk via 's-Hertogenbosch naar Oss (zie Projectteam Waalboss

4. Deze paragraaf is deels gebaseerd op een gesprek van Atelier Verborgen Land op 17-11-03 in 's-Hertogenbosch met F. van der Steen, M. Reinders en G. Koolen, van de afdeling Ruimtelijke Ordening van de provincie Noord-Brabant.

-  Gemeentegrens
-  Lokale wegen
-  Zandwegen
-  Spoorlijnen
-  Bebouwing
-  Weiland
-  Overwegend akkerland
-  Water
-  Woeste grond



^ Brabant, Langstraat rond 1850 © RPB/AVL en Topografische Dienst

v Brabant, Langstraat rond 1908 © RPB/AVL en Topografische Dienst



2001). De onmin tussen de inwoners van de verschillende dorpen en de bestuurlijke wrevel heeft vooral ook te maken met het feit dat ontwikkelingen slechts kunnen plaatsvinden in de zone langs het lint van de dorpen en aan de autoweg. De laatste 50 jaar hebben namelijk grote delen van het gebied bestemmingen gekregen die ontwikkeling in de weg staan. Belangrijk is de opkomst van de vrijetijdsindustrie vanaf de jaren zestig, waarvan het Het Land van Ooit en verderop de Efteling de bekendste voorbeelden zijn (afb. *Brabant, Langstraat, Leisure rond 2003*). Ook de Loonse en Drunense duinen ontwikkelen zich tot een gebied met grote aantrekkingskracht op dagjesmensen en vakantiegangers. Om de bedrijvigheid en het vermaak heen is het gebied landelijk. Er liggen natuurgebieden die zijn beschermd, zoals de Loonse en Drunense duinen. Er lopen groenstructuren en er gelden allerlei milieubeperkingen. Het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk wordt in politieke en bestuurlijke kringen wel de 'boksring' genoemd, omdat er zoveel rivaliserende claims op rusten. Zo zijn er bijvoorbeeld sterke lobby's voor de glastuinbouw, de industrie en voor woningbouwuitbreiding van 's-Hertogenbosch. En juist in dit versnipperde gebied en binnen deze rommelende bestuurlijke en sociale constellatie doet de economie het uitstekend (afb. *Brabant, Langstraat, Bedrijvigheid en woningbouw rond 2003*).

Tegelijkertijd met de economische bloei en de opkomst van de vrijetijdsindustrie kwam het agrarisch bedrijf echter onder druk te staan, net als in de rest van Nederland. Door internationalisering groeit op de wereldmarkt de concurrentie van goedkope landbouwproducten. Schaalvergroting is daarop vaak het enige antwoord, maar in veel gevallen niet mogelijk. Bijvoorbeeld vanwege de stankcirkels die de overheid rond boerderijen heeft getrokken om aan te geven waar hinder niet-agrarische bebouwing ongewenst maakt. Bij uitbreiding botst de boer tegen die cirkel op. Hij komt in de verdrukking en heeft steeds meer moeite om uitsluitend van agrarische activiteiten rond te komen. Veel boeren stoppen ermee of zoeken een nevenactiviteit. Agro-toerisme, natuurbeheer en de vervaardiging van streekproducten zijn voor hen steeds vaker belangrijke neveninkomsten. Boerderijen, stallen en kassen krijgen een nieuwe bestemming. Deze nieuwe bestemming van boerderijen, de economische groei, de uiteenlopende niet-agrarische bedrijvigheid van vele kleine spelers binnen een bestuurlijk, sociaal en ruimtelijk versnipperd gebied en de aanwezige nederzettings- en infrastructuur vormen samen de ingrediënten van het tussenland in de Langstraat.

#### *De Langstraat: tussenland op grote schaal*

Parallel aan de A59 tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk ligt de veel oudere structuur van de lintdorpen (AVL veldonderzoek 17-11-03). Tegenwoordig zijn de linten ten noorden van de weg landelijk en overwegend agrarisch. Ten zuiden van de weg en in de omgeving van 's-Hertogenbosch zien we een ander beeld. Ook hier wordt lintbebouwing afgewisseld door weilanden, maar de linten liggen dicht bij de snelweg en tussen de knooppunten van linten en snelweg is veel meer activiteit te zien. De oude linten zijn in de loop der jaren morfologisch niet veel veranderd; nog steeds leveren ze pittoreske plaatjes op. Wel veranderd zijn de functies in het lint; er is veel meer dan slechts de traditionele dorpsvoorzieningen (zie Van der Wagt en Kürschner



^ [Brabant, Langstraat rond 1967 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst](#)

v [Brabant, Langstraat rond 2000 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst](#)



2004). Zoals we ook zagen tussen Prato en Florence is er een mix van wonen en werken te vinden. Bovendien zijn op de kavels achter de oude bebouwing nieuwe bedrijfsgebouwen neergezet.

Bij Nieuwkuijk staan een transportbedrijf, luxe villa's en een beautyfarm naast elkaar. Even verderop, in en rond kasteel Drunen, vestigde industrie-familie Lips het pretpark Het Land van Ooit. Richting Waalwijk is de leer- en schoenenindustrie nog steeds stevig verankerd. De hoofdvestiging van een Brabantse schoenenfabrikant staat tussen de woonhuizen. Verderop zijn onder meer autospuiterij Hans van Mierlo, een Chinees restaurant, een christelijke boekhandel en een Boeddha-tempel te vinden. Oude en nieuwe bebouwing staan naast elkaar. Waar een oprit zorgt voor directe verbinding met de snelweg, kijkt een cluster autoverkopers uit over de weilanden, met in de nabijheid een rijtje woningen en een terrein met zo'n twintig verschillende schoenenbedrijven; ernaast een moskee.

Het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk heeft zich ontwikkeld van overwegend agrarisch met een kleinschalige schoenenindustrie tot een gebied met een sterke functiemenging. De nabijheid van de snelweg maakt dat de landelijke lintbebouwing kan transformeren tot tussenland. Er zijn vele kleine spelers actief. Een veelheid aan midden- en kleinbedrijf is de motor voor deze transformatie. Boeren die niet meer van de landbouw konden rondkomen, begonnen een nieuw leven als *beauty*-boer of autoverkoper of lieten loodsden bouwen voor bouwnijverheid. De schoenenproductie evolueerde van huisnijverheid tot kleine fabriekjes naast en achter woningen en vervolgens tot groothandel. De linten met boerderijen en woonhuizen werden opgevuld met bakstenen hallen en kantoren en later met de metalen loodsden voor onder meer handel en distributie.

De komst van de autoweg versnelde de ontwikkelingen. Nieuwe spelers konden instappen en oude verdwenen of begonnen nieuwe activiteiten. Plaatselijke ondernemers breidden uit en vele automerken vestigden er hun verkooppunten, niet alleen voor de verkoop van auto's, maar vooral ook voor handel in auto-onderdelen en accessoires. Zo ontwikkelde zich in de linten een functionele diversiteit, met op de kavels achter de woningen ook zichtbare morfologische veranderingen in de gedaante van nieuwe bedrijfspanden en een nieuwe inrichting van het erf. Nog steeds is tussenland hier volop in ontwikkeling. Als voor een van de talrijke spelers het ene gebruik niet meer loont, begint deze iets nieuws. Evenals in de Arnovallei verspreidt tussenland zich hier over een groot gebied, afgewisseld door nieuw aangelegde bedrijven-terreinen, grenzend aan woongebieden en her en der stukken groen. Voordat we dit op regionale schaal in Brabant bekijken, zoomen we nog één keer in op lokaal niveau.

#### *Nieuwkuijk: economische analyse van tussenland op locatie*

Op het panorama bij Nieuwkuijk zien we links van het midden de achterkanten van oudere en nieuwere woonhuizen en boerderijen in het lint, op de kop van smalle, diepe kavels weiland (AVL veldonderzoek 12-02-04) (afb. *Panorama Nieuwkuijk*). Hier en daar zijn achter de woningen schuren te zien waarin kleine bedrijven huizen, de meeste niet-agrarisch. Naast het oude gebruik hebben zich nieuwe activiteiten ontpopt. Een enkele boerderij is nog in



^ Brabant, Langstraat: Leisure rond 2003 © RPB/AVL en Topografische Dienst

v Brabant, Langstraat: Bedrijvigheid en woningbouw rond 2003 © RPB/AVL en Topografische Dienst



Brabant, Langstraat 1:50.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst



bedrijf, een andere op haar retour. Daarnaast zijn de weiden omgevormd tot sportterrein, waarachter een nieuwbouwwijkje met droomhuizen te vinden is. In de verte gloort de bebossing van Het Land van Ooit (zie afb. *Situering Nieuwkuijk*).

Kijken we verder, dan krijgen we allerlei bedrijvigheid in beeld, waaronder schoenenbedrijf Van Haren, Autogigant Brabant en W. van Delft Staalbouw. Ook zien we er woningen, een kinderopvang en een tandheelkundig laboratorium. Activiteiten die je niet met elkaar associeert, bevinden zich er naast elkaar. Deze uiteenlopende bedrijvigheid en woningen vormen een soort tweede rij: ze liggen langs een weg die parallel loopt aan de weg met de lintbebouwing. Sommige bedrijven richten zich op deze parallelweg, andere hebben hun façade direct aan de, ook weer parallel lopende, autoweg A59, waarvan op de foto een paar glimpen zijn op te vangen. Terwijl deze bedrijven hun ingangen hebben aan een andere kant, richten zij hun reclame op de autoweg. Voor- en achterkanten zijn daardoor niet duidelijk. Evenals de diversiteit aan functies is dit een van de indicatoren die we in de inleiding van dit boek lieten zien. Wegen lopen dood, er staan containers en een 4x4-wagen, ditmaal uit Polen, en het fotograferen kwam ons al snel op boze blikken te staan. Op en top tussenland dus. Binnenkort zal de bedrijvigheid een sprong maken over de A59 heen (zie afb. *Historische ontwikkeling en groeiprincipe langs de Langstraat bij Nieuwkuijk*). Graafmachines zijn al bezig met de basis voor die derde rij, ook weer parallel aan het lint, maar nu aan de overkant van de snelweg.

De economische analyse completeert dit beeld (zie *kader met economische gegevens*). 86 procent van de bedrijven heeft minder dan tien medewerkers, slechts 2 procent meer dan 50. Ook hier wordt het tussenland gekenmerkt door kleinbedrijf. Evenals in het Limburgse De Locht zijn bouwbedrijven, dienstverlening en kleine handelaren er goed vertegenwoordigd. De horeca en de amusementssector doen het ook goed in de Langstraat, evenals de tuinbouw en de handel in tuinbouwproducten. Maar ook andere sectoren, zoals ICT, industriële productie, detail- en groothandel (schoenen en kleding) en transport, die in de Haarlemmermeer en Limburg op de grote bedrijventerreinen zijn gevestigd, liggen hier in het tussenland. Belangrijk verschil met die andere gebieden is bovendien dat deze bedrijvigheid hier kleinschaliger is: ook deze sectoren worden gedomineerd door kleine bedrijven.

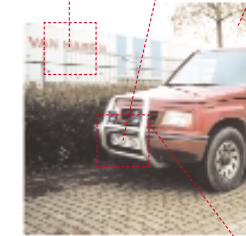
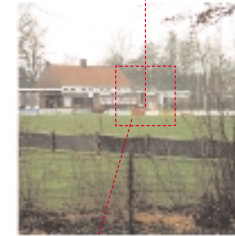
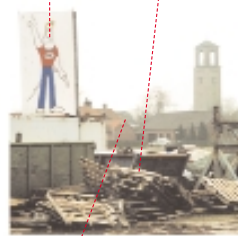
Tussen 1996 en 2002 vond er economische groei plaats, in het bijzonder in de industriële productie, de bouwsector en de zakelijke dienstverlening. Ook binnen de diverse andere sectoren groeiden dienstverlenende takken in de vorm van kleine bedrijfjes. Wat betreft de ligging van de bedrijven valt op dat de bouwbedrijven niet in het lint zitten maar daarachter, op de tweede rij, in de nabijheid van industriële productiebedrijven. Handels- en distributiebedrijven zitten zowel in het lint als erachter. De tuinbouwsector is nadrukkelijk aanwezig in het lint ten noorden van de autoweg. De overeenkomsten met het tussenland bij Prato springen in het oog: de flexibele inpassing in bestaande ruimtelijke structuren, de specifieke samenhang met verschillende infrastructuur, de vele kleine spelers, de bloeiende economie en de functie-menging. Wonen en werken zijn gemengd. Wat werken betreft gaat het bovendien niet alleen om agrarisch bedrijf en een andere bedrijfstak, maar om een



1. Nieuwkuijk
  2. Haarsteeg
  3. Vlijmen
  4. Land van Ooit
  5. Abdij
  6. Crematorium
- Locatie panorama



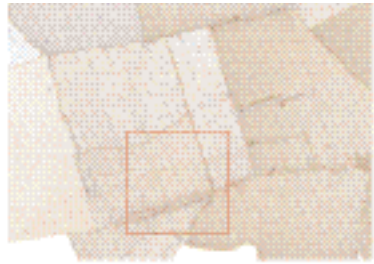
^ Situering Nieuwkuijk 1:25.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst



### Nieuwkuijk, donderdag 12 februari 2004

Grote loodsen en bedrijfsgebouwen van schoenenhandel Van Haren, Autogiant Brabant, van Delft Staalbouw en een banketbakker, nieuwe woonhuizen op eigen kavel, oude boerderijen, een kinderopvang en een tandheelkundig laboratorium, weiden met pony's of oude landbouwwerktuigen, in de verte de bossen van het kinderpark Het Land van Ooit.





1830



1908



Historische ontwikkeling en groeiprincipe langs de Langstraat bij Nieuwkuijk



Verkaveling 1830



Lintdorp



Ontwikkeling leerindustrie



1967



2000



© RPB/AVL, Topografische Dienst, Bonnebladen 1908, Minutenkaart en Kadaster



Verkaveling 2003



Transformatie en groei



Schaalvergroting

heel scala aan sectoren. Verschil met de Arnovallei is dat die sectoren in de Langstraat niet geografisch geclusterd, maar door elkaar heen te vinden zijn.

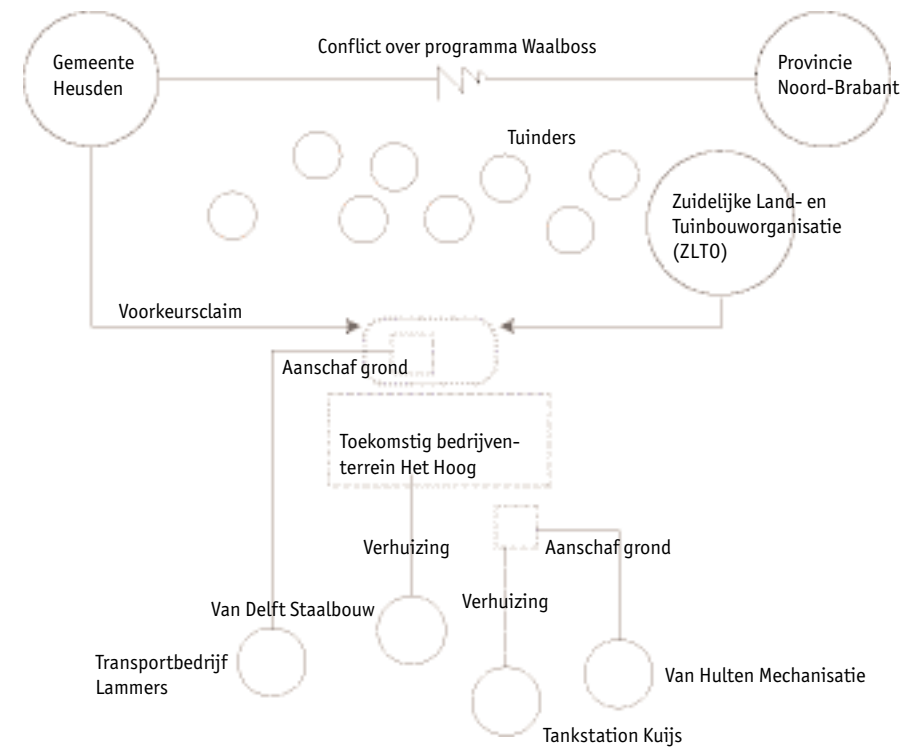
Aan de hand van het spelersmodel en een kaart waarop de diverse claims op het gebied bij Nieuwkuijk staan aangegeven, bekijken we de bestuurlijke en planologische context waarbinnen het tussenland zich ontwikkelt (afb. *Spelersmodel Nieuwkuijk*). We krijgen hier de al genoemde 'boksring' in beeld. Op de nog niet bebouwde, oorspronkelijk agrarische grond rond het tussenland waarvan we het panorama schoten, blijken allerlei zogenaamd conflicterende claims te rusten: van de gemeente Heusden voor woningbouw en bedrijventerreinen en van de Zuidelijke Land- en Tuinbouw Organisatie voor glastuinbouw. En dan zijn er nog de zogenaamde open gebieden, de sportterreinen en stukken grond die zijn gereserveerd voor de uitbreiding van een bepaald bedrijf. Bovendien reserveert de gemeente Heusden graag woningen en bedrijventerreinen voor de eigen inwoners en ondernemingen, terwijl de provincie Noord-Brabant deze via het plan Waalboss vooral wil bestemmen voor mensen en (liefst grote en internationale) bedrijven van buiten.

Typierend is dat al deze claims als vlakken over de kaart zijn gelegd: elke sector of functie met zijn eigen, omgrensde stuk grond (zie afb. *Grenzen en ruimteclaims Nieuwkuijk*). In het echt blijkt het zo echter niet te werken. Transportbedrijf Lammers kocht bijvoorbeeld al een stuk grond tussen de kassen ten noorden van het geplande bedrijventerrein Het Hoog, waarvan de aanleg inmiddels is begonnen met het wegwalsen van een oud buurtschap. Van Hulten Mechanisatie wil een bedrijf en pompstation beginnen naast de afrit van de autoweg – vanzelfsprekend vanwege de gunstige ligging. Dat wordt echter niet toegestaan, omdat op die plaats geen bedrijvigheid is gepland. Juist aan de randen van de claims en in overgeschoten hoekjes blijken gebieden in trek te zijn. Planners hebben moeite met deze werkelijkheid (zie kaartenreeks *Eigendomsverhoudingen Nieuwkuijk*). We vragen ons af of hier niet veel beter de gang van zaken in het tussenland als leidend principe zou kunnen worden gekozen, zowel voor de ruimtelijke inrichting van het gebied als voor de verdere economische ontwikkeling. Alleen al door de starre begrenzingen en de functiescheiding los te laten, zouden veel conflicten kunnen worden opgelost. Overigens is het zeer waarschijnlijk dat de bedrijvigheid zich hoe dan ook op haar eigen manier verder zal ontwikkelen, de manier die we zagen in het tussenland.

#### Tussenland in de regio

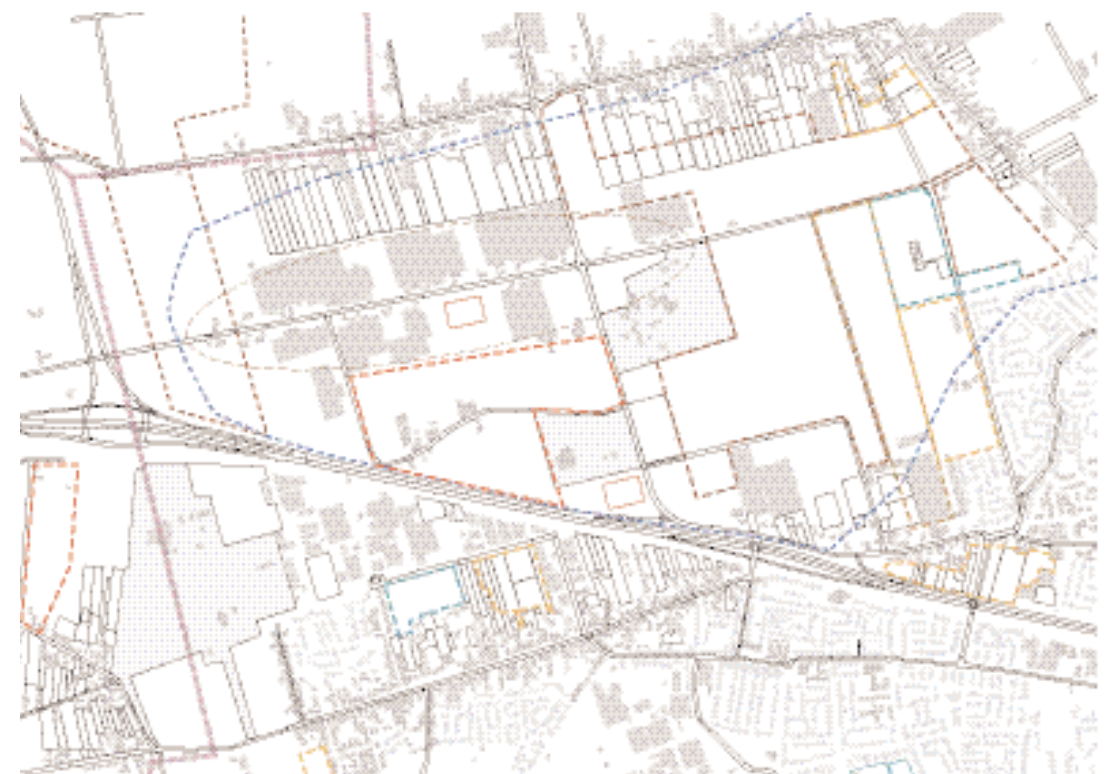
Bekijken we de voorwaarden en omstandigheden waaronder in de Langstraat tussenland ontstaat en vergelijken we Brabant met de Arnovallei, dan komen we in grote lijnen tot het volgende. Tussenland in Noord-Brabant wordt vooral gekenmerkt door kleinbedrijf uit een groot aantal sectoren. De bedrijven verschijnen tussen, naast en achter oudere en nieuwere bebouwing van woonhuizen en boerderijen in lintbebouwing. Deze linten liggen vaak langs oude, fijnmazige netwerken van lokale wegen in oorspronkelijk agrarische gebieden, waar dikwijls al langer – vaak sinds de tweede helft van de negentiende eeuw – naast het boerenbedrijf andersoortige bedrijvigheid is te vinden. De bebouwing is meestal ingepast in de oude verkavelingsstructuren, waarop het oude wegennet aansluit. Autowegen zijn een verdere voorwaarde, omdat

-  Claim wonen
-  Claim werken
-  Claim particulieren
-  Claim sport
-  Vestigingsgebied glastuinbouw Heusden
-  Vestigingsgebied glastuinbouw provincie
-  Vestigingsgebied zaadveredelingsbedrijven
-  Te handhaven open ruimte
-  Voormalige gemeentegrens
-  Onbebouwde kavels



^ [Spelersmodel Nieuwkuijk](#) © RPB/AVL

^ [Grenzen en ruimteclaims Nieuwkuijk 1:25.000](#) © RPB/AVL, de Nieuwe Kaart van Nederland, Provincie Noord-Brabant en gemeen-





**Overheden** Het grondeigendom van de verschillende overheden openbaart een belangrijke rol voor de gemeente Heusden. De waterlopen en een enkel grondvlak zijn in handen van het waterschap. Het snelweg-tracé behoort aan de rijksoverheid. De lokale overheid bezit de lokale infrastructuur en heeft een aanzienlijke hoeveelheid grond verworven langs de A59. Bovendien is positie gekozen op de weilanden achter de historische bebouwing van het lint.

^ Eigendomsverhoudingen Nieuwkuijk 2004: overheden © RPB/AVL en Kadaster

^ Eigendomsverhoudingen Nieuwkuijk 2004: Rooms-katholieke kerk © RPB/AVL en Kadaster



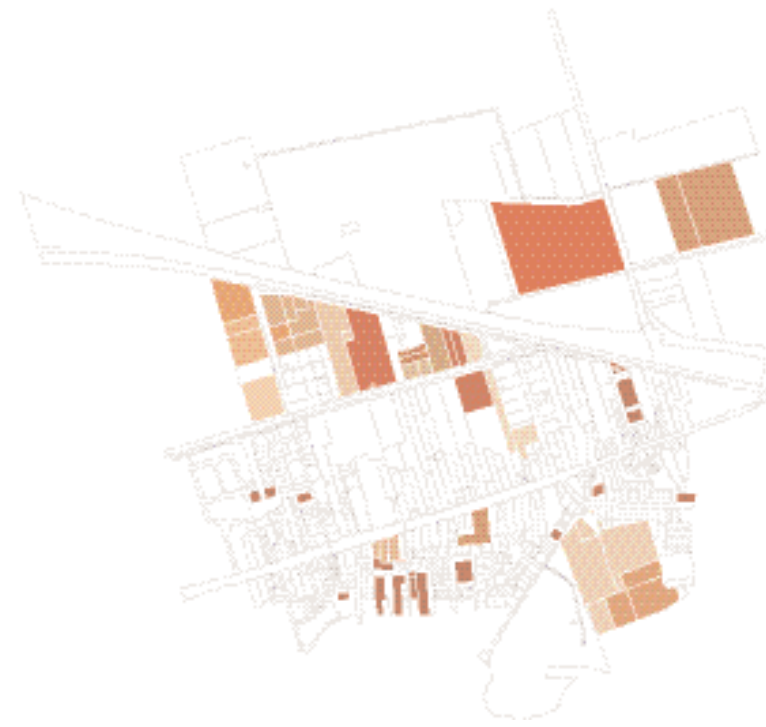
**Rooms-katholieke kerk** Opvallend is de rol van de rooms-katholieke kerk. Uit de analyse van eigendomsverhoudingen blijkt dat zowel de RK parochie van de heilige Johannes geboorte in Nieuwkuijk als de RK parochiale kerk van de heilige Johannes den Dooper omvangrijke kavels in beheer hebben, die respectievelijk ruimte bieden aan de abdij en de kerk.



**Particuliere individuen** Het particuliere grondbezit valt grofweg uiteen twee groepen. Hierboven is het grondbezit van individuen in kaart gebracht. Kenmerkend is de versnippering van het grondeigendom. Veel van het eigendom heeft een agrarische achtergrond en is geconcentreerd langs de historische lintbebouwing. Opmerkelijk is het stuk infrastructuur dat in handen is van een individu.

^ Eigendomsverhoudingen Nieuwkuijk 2004: particuliere individuen © RPB/AVL en Kadaster

^ Eigendomsverhoudingen Nieuwkuijk 2004: particuliere bedrijven © RPB/AVL en Kadaster



**Particuliere bedrijven** Het particuliere grondbezit van bedrijven en beheermaatschappijen wordt, ten opzichte van individueel grondbezit, gekenmerkt door een grotere kavelgrootte. Een uitzondering hierop vormt de stichting Woonveste te Heusden die tientallen percelen bezit die kleiner zijn en waarop hoofdzakelijk wordt gewoond.

Eigendomsverhoudingen Nieuwkuijk 2004 © RPB/AVL en Kadaster



Het totale beeld van de eigendomsverhoudingen in Nieuwkuijk aan de Langstraat toont een grote groep kleine spelers uit verschillende categorieën, die elkaar in evenwicht lijken te houden. De grijs gekleurde kavels zijn in handen van spelers die beschikken over één of twee percelen. In wit is de bebouwing uitgespaard. Zo wordt duidelijk dat niet elk perceel over dezelfde mogelijkheden beschikt.

Het spel in de ruimte wordt bepaald door spelers met de meeste macht. Dat wil zeggen: de speler heeft veel grond in bezit, of kan bogen op veel grondposities.

In deze uitsnede lijkt de gemeente Heusden dominant door de verwachting dat deze eensgezind naar buiten zal treden. Toch zal deze overheid bij de ontwikkeling van het gebied rekening moeten houden met de vele particuliere rechtspersonen, bestaande uit de RK kerk (paarstonen), bedrijven (roodtonen) en individuen (geeltonen).

goed transport naar verder weg gelegen markten onmisbaar is. Opritten liggen dan ook nooit ver van de gebieden waar de bedrijvigheid zich concentreert.

Evenals in de Arnovallei is tussenland in Noord-Brabant in meerdere gebieden op bovenlokale schaal te vinden en in tegenstelling tot de andere regio's is het minder tijdelijk, hoewel het zich vrij gemakkelijk verplaatst en verandert. Dit is juist in Noord-Brabant mogelijk door de combinatie van (1) de strategische ligging van de regio tussen het economische en bestuurlijke hart in het westen van Nederland en zowel België als Duitsland, (2) de aanwezigheid van een groep grotere en kleinere steden, (3) een hoog ontwikkeld netwerk van autowegen en (4) de genoemde gebieden met fijnmazig wegennet en lintbebouwing waar het agrarisch bedrijf inboet aan betekenis. Deze gebieden worden beheerst door een kleinschalige economische structuur met veel kleine spelers. Deze bedienen niet alleen de steden in de buurt, maar hebben door hun ligging ten opzichte van de genoemde autowegen ook aansluiting op nationale, internationale en zelfs mondiale netwerken.

Het gaat behalve om de Langstraat bijvoorbeeld om gebieden tussen Tilburg en Breda, in de buurt van de verschillende autowegen, in de omgeving van Eindhoven en tussen 's-Hertogenbosch en Oss. In het verlengde van de Langstraat zijn ook in dit laatste gebied lintdorpen met regelmatige, oude ontginningsstructuren te vinden. Parallel daaraan loopt een regionale vierbaansweg, die wordt getransformeerd tot een snelweg en waarop bij Oss de nieuwe A50 vanuit Eindhoven aansluit. Enige decennia geleden had deze strook veel weg van tussenland. Momenteel is het minder duidelijk dan in de Langstraat, maar de voorwaarden en omstandigheden doen verwachten dat het er in de toekomst nadrukkelijker zal verschijnen. Nader onderzoek is hier op z'n plaats. Ook de gebieden rond en tussen Breda en Tilburg en in de omgeving van Eindhoven lenen zich voor een gedetailleerde vervolgstudie, vooral gezien de nieuwe infrastructurele werken, de nieuwbouw en de verdere transformaties in en om deze steden, in combinatie met de andere van de vier genoemde hoofdpunten. Bij Eindhoven moet onder meer gedacht worden aan de strook richting Helmond en aan gebieden aan de randen van de gemeente. Bijvoorbeeld het gebied in Son (foto p. 253), waar de genoemde A50 aansluit op de A58 en A2 en de randweg rond de stad, en waarmee we dit boek begonnen.



## De onderzoeksgebieden in cijfers

### Algemene kenschets

Om de drie Nederlandse onderzoeksgebieden in Holland, Brabant en Limburg beter met elkaar te kunnen vergelijken, geven we hier cijfers over bevolking, inkomen, opleiding en werkloosheid. Aan de hand daarvan geven we een kenschets van de regio's tot op gemeenteniveau. De gegevens maken zowel uitspraken mogelijk over de actuele situatie als over de ontwikkelingen van de afgelopen tien jaar.

De cijfers hebben betrekking op de Haarlemmermeer en omgeving (kerngebied gelegen in de provincie Noord-Holland, de randen in Zuid-Holland en Utrecht), de Langstraat en omgeving (kerngebied gelegen in de provincie Noord-Brabant, het noordoostelijk deel in Gelderland) en de Mijnstreek (gelegen in de provincie Limburg). De onderzoeksgebieden vormen geen administratieve eenheid.

De gekozen onderzoeksgebieden zijn qua inwonertal en aantal gemeenten vergelijkbaar. Het inwonertal ligt voor alle drie de regio's grofweg rond de 400.000 inwoners. Alle gebieden bevatten rond de elf gemeenten en hebben naast een aantal kleinere elk één of twee grotere gemeenten die domineren.

### Haarlemmermeer

Het gebied rond de Haarlemmermeer omvat tien gemeenten. De grootste zijn Haarlem en Haarlemmermeer met elk meer dan 100.000 inwoners, gevolgd door Amstelveen met bijna 80.000 mensen binnen haar grenzen. De overige gemeenten (Aalsmeer, De Ronde Venen, Heemstede, Hillegom,

Uithoorn, Bennebroek en Haarlemmerliede) zijn beduidend kleiner met 30.000 inwoners of minder. Samen telt de regio rond de 490.000 inwoners.

### Langstraat

De Langstraat tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch ligt in de kern van het elf gemeenten omvattende onderzoeksgebied. De gemeente 's-Hertogenbosch is met haar 130.000 inwoners de grootste van het gebied. De andere tien gemeenten (Aalburg, Haaren, Heusden, Loon op Zand, Maasdriel, Sint-Michielsgestel, Vught, Waalwijk, Woudrichem en Zaltbommel) zijn vele malen kleiner met tussen de 10.000 en 45.000 inwoners. Bij elkaar opgeteld wonen in het Langstraatgebied ongeveer 390.000 mensen.

### Mijnstreek

De gekozen regio in Limburg ligt rond de voormalige mijnen. Vanwege de vergelijkbaarheid van gegevens bekijken we alleen de Nederlandse gemeenten in de regio. In de kerngebieden van de voormalige mijnen liggen de grote gemeenten Heerlen en Sittard-Geleen met elk rond de 100.000 inwoners. Daarnaast zijn er nog de middelgrote gemeenten Kerkrade, Landgraaf en Brunssum en de kleine gemeenten Beek, Nuth, Onderbanken, Schinnen, Simpelveld, Stein en Voerendaal. In de gehele regio wonen ongeveer 410.000 mensen.

### Haarlemmermeer

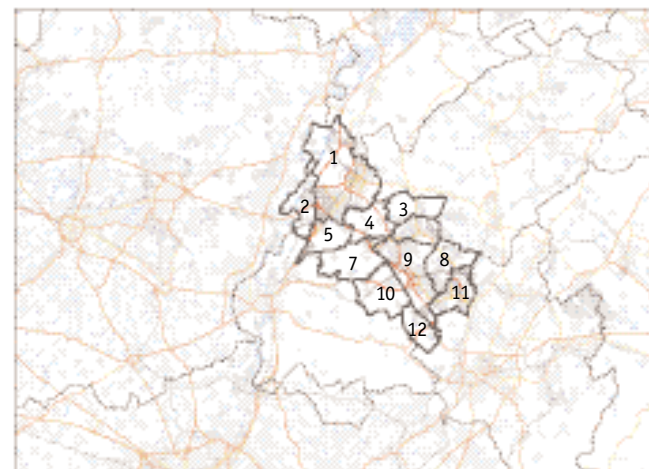
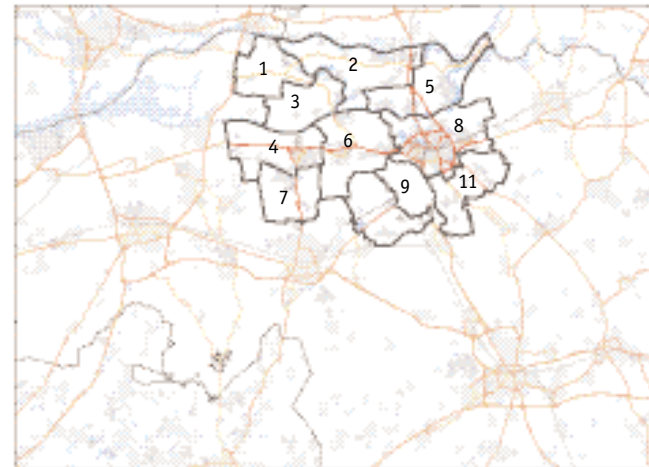
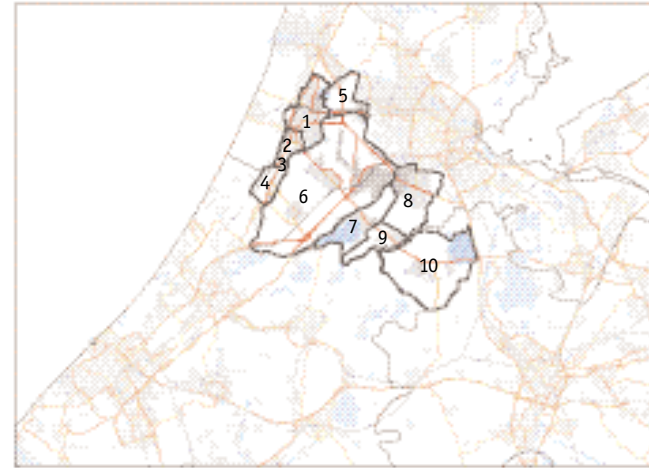
1. Haarlem
2. Heemstede
3. Bennebroek
4. Hillegom
5. Haarlemmerliede
6. Haarlemmermeer
7. Aalsmeer
8. Amstelveen
9. Uithoorn
10. De Ronde Venen

### Langstraat

1. Woudrichem
2. Zaltbommel
3. Aalburg
4. Waalwijk
5. Maasdriel
6. Heusden
7. Loon op Zand
8. 's-Hertogenbosch
9. Vught
10. Haaren
11. Sint-Michielsgestel

### Mijnstreek

1. Sittard-Geleen
2. Stein
3. Onderbanken
4. Schinnen
5. Beek
6. Brunssum
7. Nuth
8. Landgraaf
9. Heerlen
10. Voerendaal
11. Kerkrade
12. Simpelveld



## Bevolking, leeftijd, inkomen, opleiding en werkloosheid

### Bevolkingsontwikkeling

De bevolkingsontwikkeling van de afgelopen tien jaar zegt iets over de dynamiek van de regio's. Opvallend is dat in de Mijnstreek in Limburg de bevolking afneemt in tegenstelling tot het Nederlands gemiddelde en de ontwikkelingen in de Haarlemmermeer en Langstraat. De daling in Limburg is gelijkmatig over het onderzoeksgebied verdeeld. In Holland en Brabant bestaan grote regionale verschillen. Koplopers in Holland zijn de gemeenten Haarlemmermeer, Uithoorn en Amstelveen en in de Langstraat en omgeving de gemeenten 's-Hertogenbosch, Aalburg, Zaltbommel en Maasdriel. De Brabantse regio als geheel groeit het hardst van de drie.

### Leeftijdopbouw

De samenstelling van de bevolking geeft verder inzicht in de structuur van een regio. De Limburgse Mijnstreek heeft in 2001 10% minder jongeren dan gemiddeld in Nederland en 14% meer ouderen. Vooral de gemeenten Heerlen, Kerkrade en Brunssum kennen een sterke vergrijzing. De Brabantse Langstraat is de jongste regio, zij heeft 3% meer jongeren en 7% minder ouderen dan gemiddeld in Nederland.

### Huishoudinkomen

Het gemiddelde huishoudinkomen van de Haarlemmermeer en Brabant ligt rond de 10% hoger dan het Nederlandse gemiddelde. In Limburg is het huishoudinkomen de afgelopen tien jaar licht gedaald tot onder het gemiddelde van Neder-

land. Binnen de regio's zelf zijn er verschillen aan te wijzen. In de Haarlemmermeer springen Haarlem en Bennebroek er negatief uit en Heemstede en De Ronde Venen juist bijzonder positief. In Limburg heeft de voormalige Mijnstreek (Heerlen, Kerkrade, Brunssum, Landgraaf) het laagste inkomen en het Limburgse heuvelland (Voerendaal, Schinnen) het hoogste.

### Opleidingsniveau

Van gemeenten met meer dan 10.000 inwoners vergeleken we het opleidingsniveau van de beroepsbevolking.\* De gegevens laten grote verschillen zien tussen de drie onderzochte regio's. Het aandeel laagopgeleiden is in Limburg 40% hoger dan in de Haarlemmermeer en 21% hoger dan het Nederlandse gemiddelde. Het aandeel hoogopgeleiden ligt in Limburg 33% lager dan in de Haarlemmermeer. Binnen de regio kan het aandeel van hoog- en laagopgeleiden per gemeente sterk verschillen.

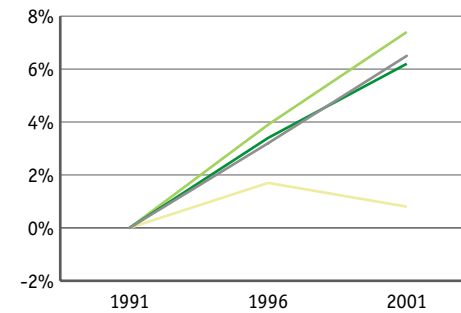
### Werkloosheid

Tussen werkloosheid en opleidingsniveau kan een verband worden gelegd. Een groot aandeel laagopgeleiden leidt tot een hogere werkloosheid dan een bovengemiddeld aandeel hoogopgeleiden. Het verbaast daarom niet dat de Mijnstreek in Limburg het grootste aantal werklozen heeft, zowel van de drie onderzoeksregio's als ook gemeten aan het Nederlandse gemiddelde. De gemeenten waar de voormalige mijnen liggen, Heerlen, Kerkrade en Brunssum, zijn het zwaarst getroffen.

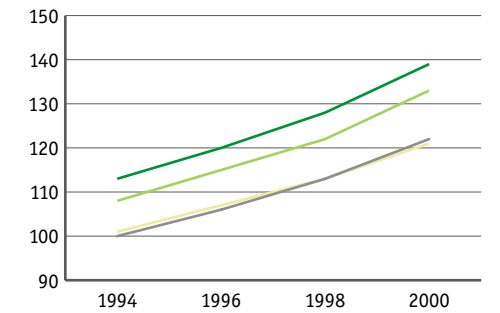
\* Gegevens over de beroepsbevolking worden om privacyredenen alleen van gemeenten met meer dan 10.000 inwoners verstrekt.



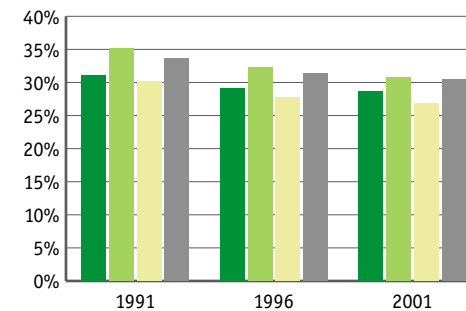
Bevolkingsontwikkeling  
(groeipercentage ten opzichte van 1991)



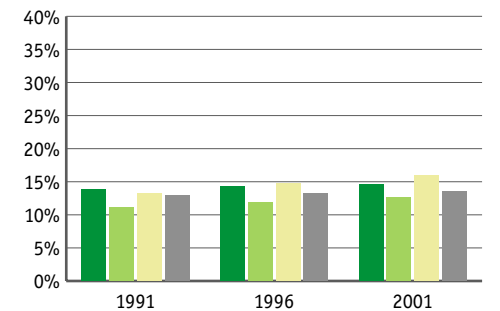
Huishoudinkomen  
(indexontwikkeling gemiddeld inkomen vanaf 1994)



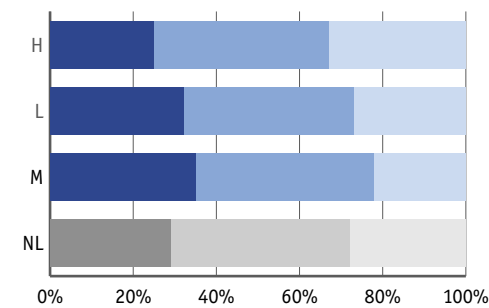
Leeftijdopbouw: jongeren  
(mensen van 25 jaar en jonger)



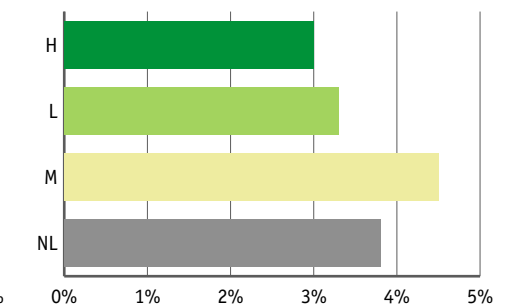
Leeftijdopbouw: ouderen  
(mensen van 65 jaar en ouder)



Opleidingsniveau  
(gemiddeld van 1999-2001 als percentage van de beroepsbevolking)



Werkloosheid  
(gemiddeld van 1999-2001 als percentage van de beroepsbevolking)



	Overzicht		Begrippen	Bevolking	Huishoudinkomen	Opleidingsniveau	Werkloosheid	
242	Tussen de onderzochte regio's bestaan duidelijke verschillen in bevolkingsgroei, leeftijdsopbouw, huishoudinkomen, opleidingsniveau en werkloosheid. De Limburgse regio heeft in vergelijking met de andere regio's en het gemiddelde van Nederland een gering huishoudinkomen. Het aantal inwoners van deze regio neemt af terwijl de bevolking in Nederland en de andere onderzochte regio's groeit. Het relatief grote aantal ouderen en kleine aantal jongeren duidt erop dat Limburg met vergrijzing te maken heeft. Vergrijzing kan leiden tot een aantasting van het voorzieningenniveau in de regio. Limburg heeft een werkloosheid die anderhalf keer zo hoog ligt als in de Haarlemmermeer en een huishoudinkomen dat het laagst is van de drie vergeleken regio's. Uit deze gegevens blijkt dat Limburg een achterstandspositie inneemt ten opzichte van de andere gebieden.	regio's, de werkloosheid is het laagst.	<i>Bevolking:</i> bevolking per gemeente in personen. (bron: CBS: Bevolkingsstatistiek)	2003  (personen)	2000  (euro's, afgerond)	1999-2001  (% hoogopgeleide beroepsbevolking)	1999-2001  (% beroepsbevolking)	243
		De cijfers laten zien dat de regio's verschillende posities innemen. De Haarlemmermeer loopt voorop terwijl Limburg er duidelijk minder gunstig voor staat. Deze getallen zijn deels te verklaren uit de geschiedenis van deze twee regio's. In de Haarlemmermeer heeft een verschuiving richting mondiale kenniseconomie plaatsgevonden door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol en de nabijheid van Amsterdam. Dat vertaalt zich in een hoog opleidingsniveau, een hoog huishoudinkomen en een lage werkloosheid van haar inwoners. In Limburg zijn het lage opleidingsniveau, de afnemende bevolking, het geringe bestedingsniveau en de hoge werkloosheid een erfenis van het industriële verleden met de mijnen.	<i>Bevolkingsopbouw:</i> in deze studie is gekeken naar het aandeel jonge (bevolking jonger dan 24 jaar) en oude mensen in een gemeente (bevolking 65 jaar en ouder). (bron: CBS, StatLine)	489.382 392.453 418.652 16.192.572	29.500 28.100 25.600 25.900	32,9 27,1 21,6 27,7	3,0 3,3 4,5 3,8	<b>Haarlemmermeer</b> <b>Langstraat</b> <b>Mijnstreek</b> <b>Nederland</b>
			<i>Huishoudinkomen:</i> gemiddeld jaarinkomen. (bron: CBS, Regionaal Inkomensonderzoek)					
			<i>Opleidingsniveau:</i> opleidingsniveau (hoogst behaald diploma) van de beroepsbevolking in laag (vmbo/basisonderwijs), middel (havo/vwo/mbo) en hoog (wo/hbo) volgens de standaard onderwijs indeling SOI 1978. (bron: CBS, Enquête Beroepsbevolking (EBB))					
		<i>Toelichting bij de economische analyse van locaties</i>	<i>Werkloosheid:</i> werkloze deel van de beroepsbevolking in procenten. (bron: CBS, StatLine)					
	Brabant daarentegen heeft een groot aandeel jongeren en een bovengemiddelde bevolkingsgroei. De opleidingsstructuur komt er overeen met het Nederlandse gemiddelde, de werkloosheid ligt 13% onder het Nederlandse gemiddelde en de huishoudens hebben meer te besteden dan gemiddeld in Nederland.							
	De Hollandse regio rond de Haarlemmermeer steekt op de getoonde punten gunstig af tegenover de andere regio's en het Nederlandse gemiddelde. Het huishoudinkomen en opleidingsniveau zijn het hoogst van de onderzochte							
						niet in het tussenland aanwezig zijn. Deze indeling is bovendien gebruikt bij de vergelijking van de locaties met de Nederlandse situatie.		
						Verder komen data soms niet met de daadwerkelijke situatie overeen, doordat in een bedrijf een ander bedrijf schuilt. Zo kan een boerderij behalve het boerenbedrijf ook een beleggingsmaatschappij of een opslag voor kermisattracties herbergen. Ook valt het op dat in tussenland juist die sectoren te vinden zijn die Saskia Sassen (1999) met de informele economie in verband brengt. Van die informele economie zijn niet eenvoudig cijfers te vinden, maar bepaalde gegevens duiden er wel op. Zo zijn voor de glastuinbouw in de Langstraat weinig werknemers geregistreerd en werken in de auto-sector in De Locht erg weinig mensen volgens de officiële cijfers.		

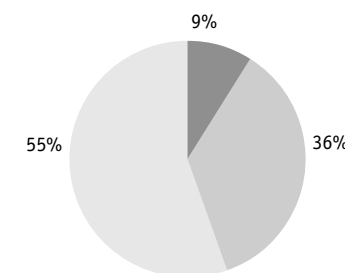
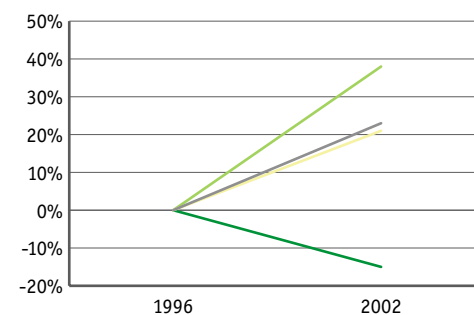
Opmerkingen bij De Locht

244

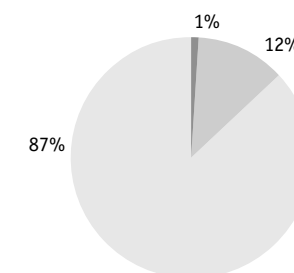
In het gebied De Locht vinden opvallend veel bouwactiviteiten plaats. Je kan er spreken van een bouwcluster. Daarom zijn in deze analyse alle bouwgerelateerde activiteiten (bouwbedrijven, groothandel in bouwmaterialen, detailhandel voor bouw en inrichting en zakelijke dienstverlening zoals ontwerp en bouw) als bouwactiviteiten samengevat.

- Bedrijventerrein
  - Lint
  - De Locht
  - Nederland
- 
- Kleinbedrijf (1-9 werknemers)
  - Middenbedrijf (10-99 werknemers)
  - Grootbedrijf (> 100 werknemers)
- 
- Industriële productie
  - Bouwactiviteiten
  - Dienstverlening
  - Horeca en vrije tijd
  - Detail- en groothandel
  - Autohandel en -reparatie
  - Transport en distributie
  - Overige

Veranderingen in het aantal werknemers ten opzichte van 1996

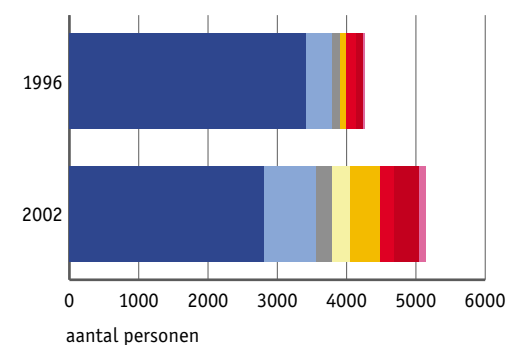


Bedrijfs grootte De Locht



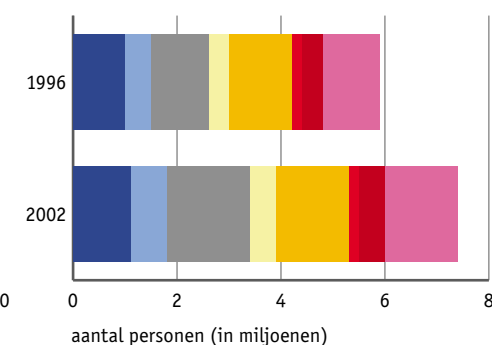
Bedrijfs grootte Nederland

Mijnstreek/De Locht: werknemers



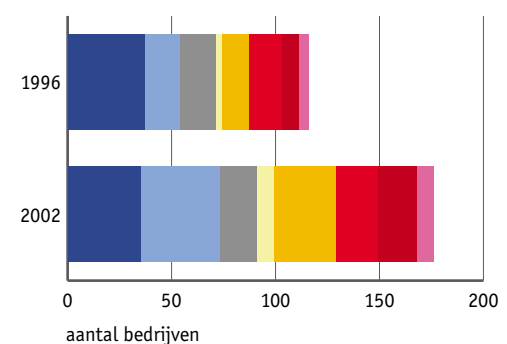
aantal personen

Nederland: werknemers



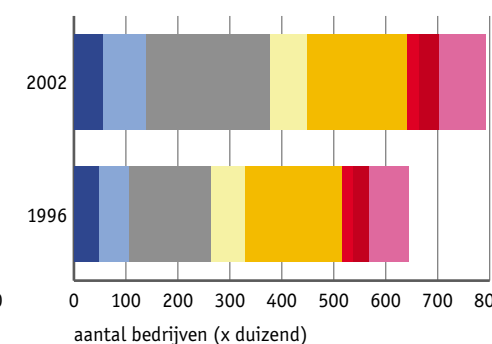
aantal personen (in miljoenen)

Mijnstreek/De Locht: bedrijfvestigingen



aantal bedrijven

Nederland: bedrijfvestigingen



aantal bedrijven (x duizend)

245

### Werknemers en bedrijfsvestigingen in De Locht, Mijnstreek

Bron: LISA; bewerking AVL

246

Werknemers (%)		Bedrijven (%)		Sector
1996	2002	1996	2002	
80	55	32	20	Industriële productie
9	15	15	22	Bouwactiviteiten
3	4	15	10	Dienstverlening
0	5	3	5	Horeca en vrije tijd
2	8	11	17	Detail- en groothandel
3	4	14	11	Autohandel en -reparatie
2	7	7	11	Transport en distributie
1	2	4	5	Overige
<b>4265</b>	<b>5140</b>	<b>116</b>	<b>176</b>	<b>Totaal (absolute getallen)</b>

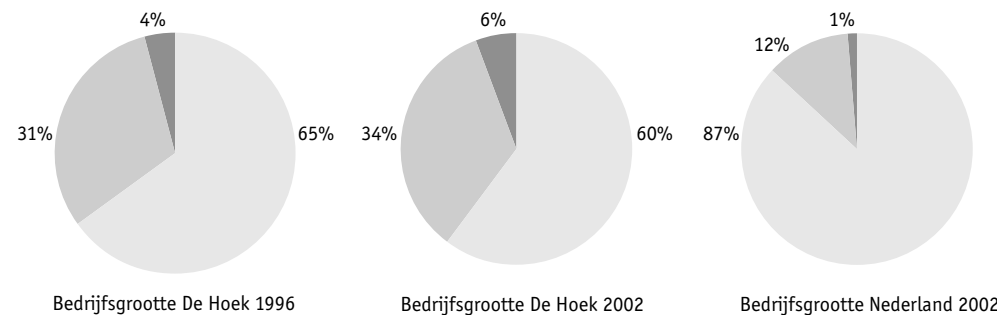


^ Economie De Locht 1:25.000 © RPB, LISA

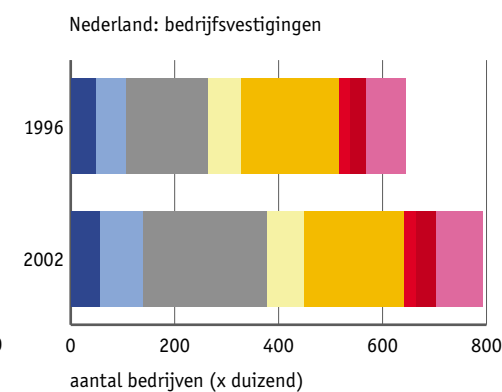
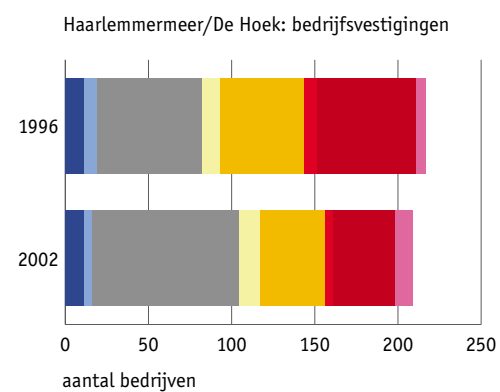
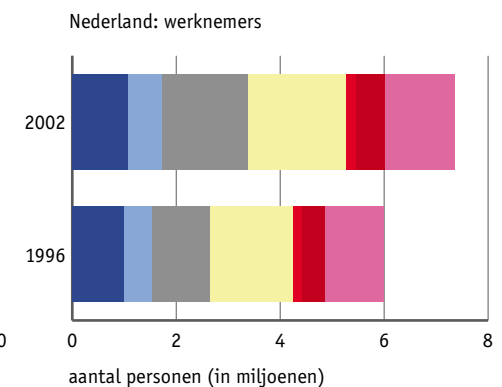
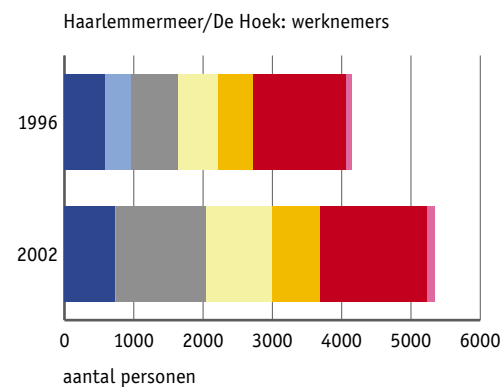
247

Opmerkingen bij de  
Haarlemmermeer: De Hoek

248 In De Hoek valt op dat land- en tuinbouw, bouwactiviteiten en autohandel- en reparatie niet relevant zijn. Zij omvatten minder dan 1% van de werknemers van het gebied. Om de enorme impact van Schiphol aan te tonen zijn in de tabel cijfers over bedrijven op het vliegveld Schiphol opgenomen en ook op de kaart getoond. In de verdere analyse voor het studiegebied zijn deze cijfers niet meegenomen.



249



**Werknemers en studiegebied De Hoek, Haarlemmermeer**

Bron: LISA; bewerking AVL

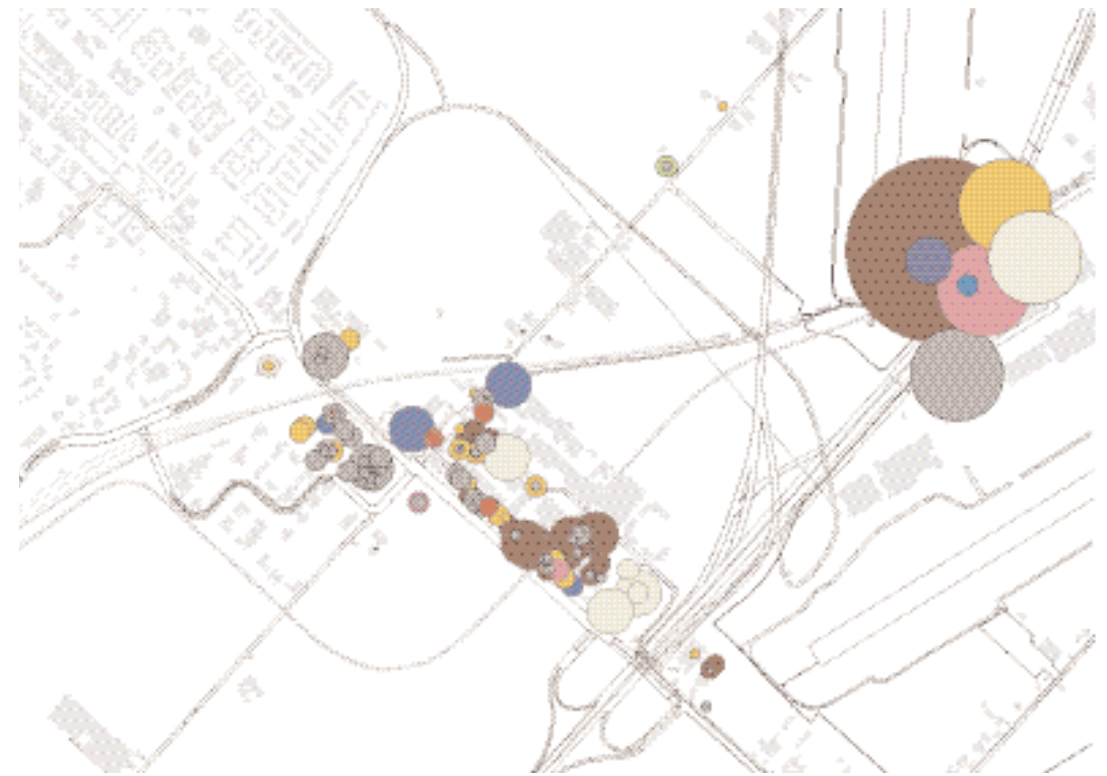
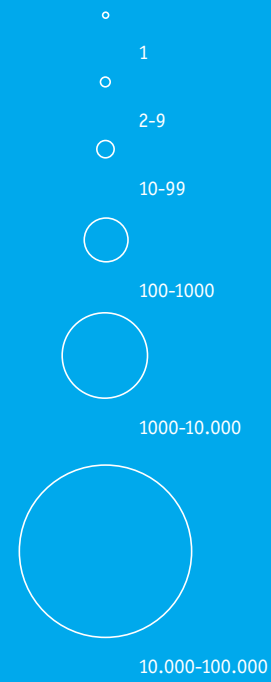
250

De Hoek 2002		Schiphol 2002		Sector
Absoluut	in procenten	Absoluut	in procenten	
724	14	147	0 *	Industriële productie
22	0	54	0	Bouwactiviteiten
1.288	24	5.438	14	Zakelijke dienstverlening
954	18	2.043	5	Horeca en vrijetijd
692	13	2.059	5	Detail- en groothandel
1.557	29	28.945	72	Transport en distributie
112	2	1.436	4	Overige
<b>5.349</b>	<b>100</b>	<b>1.436</b>	<b>4</b>	<b>Totaal</b>

\*0% betekend minder dan 0,5%

-  Industriële productie
-  Bouwactiviteiten
-  Zakelijke dienstverlening
-  Horeca en vrije tijd
-  Detail- en groothandel
-  Autohandel en -reparatie
-  Transport en distributie
-  Overig

Arbeidsplaatsen



^ Economie rond De Hoek 1:25.000 © RPB/AVL, LISA

251













**Werknemers en bedrijfsvestigingen 2002 bij Nieuwkuijk, de Langstraat**

Bron: LISA/Nationale Agrarische Database/bewerking AVL

254

Werknemers Percentage	Bedrijven	Werknemers Absoluut	Bedrijven	Sector
23	10	387	27	Industriële productie
18	16	296	43	Bouwactiviteiten
15	34	256	92	Land- en tuinbouw
9	13	148	36	Zakelijke dienstverlening
14	7	239	20	Horeca en vrijetijd
14	11	235	30	Detail- en groothandel
3	6	47	17	Autohandel en -reparatie
2	1	38	3	Transport en distributie
2	2	26	5	Overige
<b>100</b>	<b>100</b>	<b>1672</b>	<b>273</b>	<b>Totaal</b>

-  Industriële productie
-  Bouwactiviteiten
-  Land- en tuinbouw
-  Overig land- en tuinbouw
-  Zakelijke dienstverlening
-  Horeca en vrije tijd
-  Detail- en groothandel
-  Autohandel en -reparatie
-  Transport en distributie
-  Overig

- Arbeitsplaatsen
-  1
  -  2-9
  -  10-99
  -  100-1000



^ **Economie bij Nieuwkuijk 1:25.000** © RPB, LISA en Nationale Agrarische Database

255

Hans van der Cammen

### De lagen van het tussenland

Het Atelier voor Ontwerp en Onderzoek heeft ons meegenomen naar een nog weinig geëxploreerd gebied, het tussenland. Zoals vaker in de geschiedenis het geval was, blijkt dit onbekende land rijk aan delfstoffen. In het navolgende verken ik drie van de conceptuele lagen die het begrip tussenland rijk blijkt te zijn: het concept *'regelarme gebieden'*, het begrip *zelfsturing* bij ruimtelijke inrichting en beheer, en het verschijnsel *gebiedsontwikkeling*. Hoewel het tussenland bescheiden is van omvang, blijken we er kwalitatief veel van te kunnen opsteken.

*Regelarme gebieden* zijn gebieden waar het gezag van de overheid is verwaaid of deels buiten werking is gesteld. Hiervoor zijn allerlei benamingen in omloop: rommelzone, *Enterprise Zone*, herstructureringsgebied, broedplaats. Wat al deze gebieden gemeen hebben, is dat de officiële ruimtelijke ordening er min of meer 'Buiten Westen' is, naar de titel van het boek van Han Wezenaar (1994) over stadsrandzones. Deze gebieden kunnen op verschillende manieren ontstaan:

Ergens schuren twee sturingssystemen langs elkaar, zoals in overgangssituaties tussen stad en land, tussen land en water of in grensstreken tussen twee staten.

Een gebied staat in de wacht voor een grote ingreep en intussen wordt het gebruik er min of meer op zijn beloop gelaten.

Een gebied blijkt geschikt voor marginale of grensverleggende activiteiten waarmee de officiële ruimtelijke ordening in zijn maag zit: de Jacobse&Van Es terreinen, de WildeWonenwijkjes.

Regelarme gebieden zijn van alle tijden; ze zijn een bijverschijnsel van geordende stedenbouw, het kraakbeen van het ruimtelijk systeem. Of met een ander beeld: zoals de aardkorst bestaat uit schollen die min of meer vrij bewegen ten opzichte van elkaar, zo stuurt de stedenbouw altijd via deelsystemen. Daartussen blijft ruimte over voor verrassingen.

*Zelfsturing of netwerksturing*. Het eerste begrip betekent dat inrichting en beheer van een gebied zijn overgeheveld naar de gebruikers. Bij netwerksturing doet de overheid wel een flinke stap terug en deelt zij de sturing met andere partijen. Zelfsturing en netwerksturing vinden we als trend overal en op alle schaalniveaus; het tussenland heeft daar geen patent op. Het idee dat de overheid op haar eentje ruimtelijke ontwikkelingen aanstuurt, is verleden tijd. Ook minister Pronk wist dat, al liet hij zich in de media graag neerzetten als een superstuurman. Bedrijven, corporaties, belangen- en bewonersorganisaties worden belangrijke spelers. Beheersorganisaties zoals Staatsbosbeheer en uitvoeringsorganisaties als de Dienst Landelijk Gebied evolueren tot ontwikkelaars. Al deze instanties hebben elkaar voortdurend nodig. Daardoor ontstaan onderlinge netwerken waarbinnen de feitelijke sturing plaats vindt, met de overheid als spelverdelers.

Overigens komt dit niet alleen doordat het ruimtelijk systeem steeds ingewikkelder wordt. Ook in veel overzichtelijker tijden is er soms veel particuliere planning geweest, zoals 100 jaar terug aan het begin van de moderne stedenbouw en 300 jaar geleden in de Gouden Eeuw. De huidige overheid echter wil veranderen 'van hindermacht tot ontwikkelkracht' en daarom kan de ruimtelijke ordening een flinke scheut zelfsturing goed gebruiken. Particulier opdrachtgeverschap, consumentgericht bouwen: eigenlijk is het allemaal nog maar een begin.

Ten slotte *gebiedsontwikkeling*. Een actueel begrip, op het ogenblik veelvuldig gebruikt in verband met ontwikkelingsplanologie. Tussenlanden vormen een waar laboratorium voor gebiedsontwikkeling. De bijzondere ontwikkelingsprocessen die er plaats vinden, kunnen variëren van luxe tot illegaal, maar leveren altijd een boeiend beeld op. Vaak is dat te danken aan de terughoudende opstelling van de overheid, die daarmee ruimte creëert voor 'wilde' vormen en gedachten. Tegelijkertijd zit juist hierin een beperking, gelet op het reguliere ruimtelijke systeem.

In de volle breedte van de ruimtelijke ordening wordt van de overheid juist een actieve opstelling verwacht. De overheid is en blijft de planautoriteit

in Nederland, maar als deze volstaat met plannen maken en de rest aan anderen overlaat, wordt terecht geklaagd dat de ruimtelijke ordening 'te weinig levert'. Zonder actieve medewerking vanuit de ruimtelijke ordening komt er geen gebiedsontwikkeling van de grond! Dit is wel wat anders dan tien, vijftien jaar geleden. Toen nam de overheid het voortouw met gedurfde toekomstvisies, vaak geïnspireerd op het buitenland ('Manhattan aan de Maas', 'Central Park van de Randstad' enz.), in een samenleving die het vertrouwen in de toekomst kwijt leek te zijn. Inmiddels zijn de rollen omgekeerd: de samenleving is bijna hyperactief geworden en internationaal georiënteerd, terwijl de overheid te weinig uit haar handen zou laten komen. De ruimtelijke ordening krijgt daarom steeds vaker het dringende verzoek om eens wat minder plannen te maken en wat meer te doen aan gebiedsontwikkeling. Wanneer anderen er niet voor zorgen dat een plan maatschappelijk wordt opgepakt, zal de ruimtelijke ordening zelf in actie moeten komen. Dan ligt er een inspanningsverplichting: 'sleuren aan het plan' of anders het plan meer uitvoerbaar maken. Zo verandert stedenbouw geleidelijk in een beleidssector voor gebiedsontwikkeling en wordt de Wet op de Ruimtelijke Ordening misschien omgevormd tot een Wet op de Ruimtelijke Ontwikkeling.

Van ordenen naar ontwikkelen, dat is de les van het tussenland voor de *mainstream* van de Nederlandse ruimtelijke ordening.

**Personalia** Hans van der Cammen doceerde planologie en had functies in de praktijk: structuurplanning in Rotterdam, planologisch consultant bij TNO Inro te Delft en directeur Ruimtelijke Planontwikkeling bij het ministerie van VROM. Momenteel is hij adviseur van overheden en organisaties bij lastige planologische vragen. Sinds 1995 is hij bijzonder hoogleraar ruimtelijke planning aan de Universiteit van Amsterdam.

# Conclusie **Tussenland staat op de kaart**

259

## Tussenland bestaat

260 Tussenland staat op de kaart. We vinden het in uiteenlopende gebieden, onder verschillende economische omstandigheden en onder verschillende regimes van ruimtelijke ordening, niet alleen in het buitenland, maar evenzeer in geordend Nederland. In de inleiding van dit boek introduceerden we het nog als 'verborgen land', omdat het zich onttrekt aan het zicht van bestuurders en planners. Verborgenen kunnen we het echter niet meer noemen. Al is het nog steeds niet te vinden op toeristische kaarten, op kaarten van onderzoekers en ontwerpers, en in de streek- en bestemmingsplannen van provincies en gemeenten, in dit boek hebben we laten zien hoe tussenland in het veld te herkennen is, hoe het in kaart kan worden gebracht en hoe we zijn functioneren kunnen begrijpen.

Een belangrijk uitgangspunt daarbij is te erkennen dat verstedelijkte gebieden er feitelijk anders uitzien dan keurige kaarten suggereren en dat bepaalde gebieden in andere behoeften voorzien dan op grond van officiële gegevens kan worden verwacht. Belangrijk is ook de keuze om aangetroffen activiteiten en ontwikkelingen niet bij voorbaat defensief te benaderen. Zolang tussenland slechts als probleem en bedreiging wordt opgevat, worden potenties immers over het hoofd gezien. Tussenland is niet een rest die overblijft nadat stad en land zijn ingekaderd. Het kan flinke oppervlakten beslaan, heeft eigenschappen die 'stedelijk' noch 'landelijk' zijn en wordt ingericht en ingevuld volgens principes die zich niet eenvoudig laten vangen in de traditionele Nederlandse ruimtelijke ordening. Dat hoeft geen zorgen te baren. Integendeel. Tussenland mag er dan anders uitzien dan een nieuw ontworpen Vinex-wijk, in veel gevallen functioneert het prima. Het voegt zich naar oudere, veelal regionaal karakteristieke ruimtelijke structuren, voorziet in uiteenlopende behoeften en blijkt bovendien onder bepaalde omstandigheden economisch een factor van belang te zijn.

In dit hoofdstuk zetten we onze bevindingen over tussenland op een rij. Wat zijn de overeenkomsten en verschillen tussen de regio's die we in buitenland en binnenland bestudeerden? Hiernaast willen we komen tot een aantal algemene conclusies over tussenland. Zij vormen het antwoord op de drie vragen die we in het inleidende hoofdstuk stelden: waar en onder welke omstandigheden en voorwaarden ontstaat tussenland en ontwikkelt het zich? Welke eigenschappen karakteriseren het? En welke van deze eigenschappen maken dat tussenland potentie heeft en bieden kansen voor uiteenlopende betrokkenen? Deze vragen komen hieronder achtereenvolgens aan de orde.

## Een vergelijkende gebiedsanalyse

261 Tussenland vinden we in gebieden tussen stad en land, op plekken tussen oude en nieuwe bestemmingen. Door zijn ligging, structuur en eigendomsverhoudingen trekt het ontwikkelingen aan die zelden als zodanig door de overheid of grote projectontwikkelaars zijn gepland. Het ruimtegebruik is vooral het resultaat van afspraken tussen spelers onderling. Uit de voorgaande hoofdstukken bleek dat tussenland in verschillende regio's een generieke uitdrukking heeft. Foto's die in verschillende gebieden in Europa zijn gemaakt, laten tal van overeenkomsten zien. De combinatie van woningen en bedrijfspanden, klein- en grootschalige bedrijvigheid, oud en nieuw gebruik en geplande en geïmproviseerde inrichting springen hierbij het meest in het oog (zie foto's pp. 261, 263, 265).

Achter deze overeenkomsten gaan per gebied echter verschillende verhoudingen schuil tussen variërende sociaal-economische factoren, ruimtelijke aspecten en organisatievormen. Dat levert diverse soorten tussenland op. Deze hebben we in de voorgaande hoofdstukken geanalyseerd aan de hand van zes regio's, drie in het buitenland en drie in Nederland. Afhankelijk van wat we ter plaatse aantreffen, kozen we voor verschillende volgorden van lokale, bovenlokale en regionale analyse. We zijn zowel inductief als deductief te werk gegaan, waarbij literatuuronderzoek, kaartanalyse, veldonderzoek, fotografie en interviews elkaar hebben aangevuld. Vergelijken we de bestudeerde regio's, dan komen we tot de volgende conclusies.

*Tussenland in Opper-Silezië en de Limburgse Mijnstreek:  
een verzameling plekken in de marge*

De mijnstreken in het Poolse Opper-Silezië en het Nederlandse Zuid-Limburg zijn getekend door ingrijpende economische transformaties, die resulteerden in een gefragmenteerd landschap: verstedelijkte dorpen, historische lintbebouwing, woonbuurten, oude mijnterreinen, afvalbergen, stukken bos. In de negentiende eeuw veranderde het agrarische gebied in een mijnregio, die werd ontsloten door een netwerk van spoorwegen. In de tweede helft van de twintigste eeuw raakte de mijnbouw in een crisis en daarmee de hele economie in deze regio's. In Limburg werden alle mijnen zelfs gesloten. Na deze tweede grote economische verandering werd in beide regio's een nieuwe infrastructuur van snelwegen aangelegd. Met deze infrastructuur en andere gunstige vestigingsvoorwaarden wil de overheid liefst grote (internationale) bedrijven aantrekken. Soms lukt dat, maar vaker laten verbeteringen nog op zich wachten. Voor bloeiend en duurzaam kleinbedrijf heeft de overheid minder aandacht.

In de omgeving van Gliwice en Katowice en rond Kerkrade en Heerlen vonden we tussenland in de vorm tijdelijke marktplaatsen, informeel georganiseerd midden- en hoofdzakelijk kleinbedrijf, vermengd met andere activiteiten en gebruik, zoals garageboxen, volkstuinen en woningen. Tussenland is verspreid door de regio's te vinden, vaak 'hangend' aan lokale en provinciale infrastructuur. Deze infrastructuur heeft nieuwe betekenis gekregen, omdat grote vernieuwingen in het wegennet zorgen voor een herverdeling van de potentie van locaties en, als gevolg daarvan, voor een verplaatsing van economische dynamiek. Tussenland ligt vooral op niet-agrarische grond die is vrijgekomen door de ingrijpend veranderende, steeds internationaler opererende economie. Het ligt ook op snijvlakken van de fragmenten waardoor deze regio's worden gekenmerkt en die het resultaat zijn van grootschalige ruimtelijke ingrepen door grote spelers als de overheid en het internationale bedrijfsleven. In de schaduw daarvan voltrekken zich transformaties door kleine spelers. Zij richten zelf plekken in, soms voor korte tijd, soms voor langere duur. Resultaat is tussenland als een verzameling losse plekken in de marge. Omdat de bedrijvigheid hier voorziet in een aanzienlijk deel van belangrijke levensbehoeften, is het in sociaal-economisch opzicht echter niet marginaal. Tussenland maakt deel uit van het dagelijks leven, zowel op lokale schaal als in de regio.

*Tussenland in de Øresund en de Haarlemmermeer: marginale activiteiten*

De grootstedelijke gebieden in de Deens-Zweedse Øresundregio en de Nederlandse Haarlemmermeer worden gekenmerkt door een hoge economische dynamiek, een grote druk op de ruimte en belangrijke infrastructurele veranderingen. De laatste decennia zijn belangrijke nieuwe snelwegen en verbindingen voor openbaar vervoer aangelegd en zijn de grote luchthavens in beide gebieden verder uitgebreid. Deze moeten bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio, waardoor deze zich verder kan ontwikkelen als knooppunt in mondiale netwerken. In beide gebieden heeft dat regionale neven-effecten. In de Haarlemmermeer loopt de druk op landbouwgronden verder op. In dit voormalige agrarische gebied is nog slechts een handjevol boeren-



bedrijven rendabel. Boeren wijken uit, stoppen of beginnen op hun erf andere activiteiten. Neveneffect in de Øresund is dat door de nieuwe vaste oeververbinding tussen Kopenhagen en Malmö de havens aan belang inboeten. De vracht loopt terug, de veerpont is uit de vaart genomen.

264

Als belangrijke motor van de welvaarts- en verzorgingsstaat kunnen de Øresund en de Haarlemmermeer rekenen op grote belangstelling van de rijksoverheid. Zowel op ruimtelijk als economisch vlak is zij een belangrijke speler, wat onder meer blijkt uit de speelruimte die zij de luchthavens in beide gebieden toekent. Met hun uitbreiding en met de aanleg van bedrijven-terreinen en kantorenparken die daarmee samenhangt, zijn andere grote spelers gemoeid, met name projectontwikkelaars en makelaars in vastgoed.

Schaarse ruimte en economische druk maken dat tussenland slechts is te vinden op enkele plaatsen in de voormalige havengebieden van Kopenhagen en Malmö, en in het noordelijk deel van de Haarlemmermeer hoofdzakelijk in enige buurtschappen. Het manifesteert zich in de vorm van marginale activiteiten in de marge, wat overigens niet wil zeggen dat niet in lokale en regionale behoeften wordt voorzien. Het gaat bijvoorbeeld om autohandel, autosloop, ateliers, werkplaatsen en hippe horeca, gerelateerd aan de nabijheid van de grote stad, en cateringbedrijven die voor hun afzet afhankelijk zijn van een grote speler als de luchthaven. Tussenland verschijnt in deze regio's op lokale schaal, op plekken die zijn vrijgekomen doordat niet-agrarische functies aan randen van stedelijk gebied verdwenen (in beide regio's) of op plekken met woningen in agrarisch gebied dat zijn functie verliest (alleen in de Haarlemmermeer). Het is meestal van korte duur, hoewel het in oude buurtschappen in de Haarlemmermeer ook voor langere tijd bestaat. Tussenland is gerelateerd aan de veranderende infrastructuur. Wordt een nieuwe verbinding aangelegd, dan laten ontwikkelaars hun oog vallen op plekken die strategischer zijn komen te liggen. Tussenland krijgt daar geen kans meer. Het trekt zich terug, om vervolgens elders in de marge weer op te duiken.

*Tussenland in de Arnovallei en de Brabantse Langstraat:  
vlekken en linten op bovenlokale schaal*

De Italiaanse Arnovallei en het Nederlandse Brabant bestaan uit oude cultuurlandschappen met een verzameling kleine en grotere steden. Reeds in het begin van de twintigste eeuw was er behalve in de steden ook in bepaalde gebieden daartussen nijverheid en industrie te vinden. In de tweede helft van de twintigste eeuw zette dit proces door. De laatste tien jaar kreeg de landbouw het steeds moeilijker en werd het belang van het agrarisch bedrijf kleiner. Beide regio's worden getypeerd door een fijnmazig netwerk van lokale en provinciale wegen die aansluiten op een uitgebreid net van regionale en nationale snelwegen. Door deze nieuwe wegen worden de regio's opgestoten in de vaart der volkeren. Beide behoren tot de gebieden in Nederland en Italië die het op het ogenblik economisch erg goed doen, niet in de laatste plaats door hun gunstige ligging ten opzichte van andere welvarende regio's.

In de Arnovallei en Brabant verschijnt tussenland op grotere schaal. Tussen woningen en recreatie vinden we midden- en (vooral) kleinbedrijf in allerlei sectoren, in Italië geografisch geclusterd per sector, in Brabant sterk



265



gemengd. Als gevolg van een traditie van huisnijverheid ontwikkelt het zich vooral in en achter lintbebouwing van woningen langs lokale en provinciale wegen, op voormalige agrarische grond, zowel aan de randen van stedelijke nederzettingen als daartussenin. Opvallend is het belang van parallelle structuren van snelwegen, autowegen en provinciale verbindingen voor het ontstaan van tussenland. Ondernemingen benutten de grotere assen voor aan- en afvoer, terwijl ze zich op erven aan de kleinere (lokale of regionale) wegen vestigen. Nieuwe bebouwing wordt meestal ingepast in oude verkavelingsstructuren. Het oude, dichte wegennet sluit daarop aan en is op zijn beurt gekoppeld aan het nationale snelwegennet.

In dit tussenland speelt informele organisatie een grote rol. Vooral in de Arnovallei zijn onderlinge afspraken en vertrouwensrelaties een belangrijk onderdeel van zowel samen wonen als werken. De plaats waar zich bedrijvigheid ontwikkelt, is in de meeste gevallen niet door overheden en grote ontwikkelaars gepland. Doordat grote partijen afwezig zijn, leggen grote aantallen kleine spelers gewicht in de schaal. Veel van hun zaakjes regelen ze zelf, onderling en in wisselende coalities. Zo zijn zij voor een groot deel verantwoordelijk voor de invulling van de talloze kavels in de van oudsher versnipperde structuur. Dat kunnen ze gedurende een langere periode doen, waardoor tussenland in deze regio's een meer permanent karakter heeft dan in de Øresund en de Haarlemmermeer. De kenmerkende kleinschalige functie-menging in de linten en de gebieden die zij insluiten, houdt stand en breidt zich zelfs uit. In de Arnovallei en Brabant wordt tussenland op bovenlokale en zelfs regionale schaal zichtbaar. Waar het in Silezië en Limburg voornamelijk in de marges opduikt en het in de Øresund en de Haarlemmermeer zelfs marginaal is, is tussenland in de Arnovallei en Brabant economisch een factor van belang.

#### Soorten tussenland

De verschillende soorten tussenland hangen dus samen met (veranderingen in) de economische en ruimtelijke structuur van een gebied, de druk op de ruimte en de rol van verschillende spelers in de ruimtelijke ordening. In economisch florerende regio's waar enkele grote spelers, bijvoorbeeld een luchthaven of de overheid, veel invloed uitoefenen, is tussenland slechts in de marge aan te treffen, gering in oppervlak en vaak erg tijdelijk. Op sommige plekken is het bezig te verdwijnen, terwijl het op andere juist opduikt. Dit tussenland, in verschillende fasen van zijn bestaan, zien we in de Øresund en de Haarlemmermeer. In regio's die het economisch ook goed doen, maar waar juist een groot aantal kleine, vaak gespecialiseerde, spelers de dienst uitmaakt, is tussenland niet op geïsoleerde plekken te vinden, maar in grotere gebieden die door lange linten worden doorkruist en omkaderd. Het is er vaak van langere duur (generaties lang) en de bedrijvigheid waaraan het plaats biedt, kan bijdragen aan de (economische) identiteit van de regio, denk bijvoorbeeld aan de textiel- en schoenenindustrie in de Arnovallei en Brabant. De regio's in Opper-Silezië en Zuid-Limburg vertonen kenmerken van zowel de eerste twee gebieden als de twee laatste. Economisch gaat het er een stuk minder, ondanks pogingen van de overheid grote (internationale) ondernemingen aan te trekken. Kleine spelers benutten de marges van



grootschaliger terreinen waarop dergelijke grotere spelers actief zijn. Hoewel zij in de marge opereren, is hun bedrijvigheid geenszins marginaal. Die voorziet in tal van behoeften, zowel lokaal als regionaal.

Zo zijn in elk geval de volgende soorten tussenland te onderscheiden: gelegen op verspreide, losse plekken, in de marges van grootschalige terreinen, of in en tussen lange linten; tijdelijk (variërend van één seizoen tot een paar jaar) of langdurig; en marginaal of een factor van belang in de regionale economie.

### Omstandigheden en voorwaarden voor tussenland

Waar en onder welke omstandigheden en voorwaarden ontstaat tussenland en ontwikkelt het zich? Deze vraag zullen we in deze paragraaf beantwoorden.

#### *Tussenland is een generiek verschijnsel*

Tussenland ontstaat als verstedelijkingsprocessen in een bepaald gebied of op een bepaalde plek voor kortere of langere duur min of meer hun gang kunnen gaan. Het is een toestand waarin een verstedelijkend landschap zich onder bepaalde omstandigheden als het ware graag bevindt. De geconstateerde ontwikkelingen kunnen in verschillende economische situaties, in uiteenlopende gebieden en onder verschillende planningssystemen worden gevonden. Ondanks verschillen zijn de overeenkomsten tussen gebieden in Silezië en Limburg, Øresund en Haarlemmermeer, Toscane en Brabant opvallend. Tussenland levert er uitwisselbare landschappen op. In die zin is het een generiek ruimtelijk verschijnsel.

#### *Tussenland is een integraal onderdeel van verstedelijking*

Hoewel veel plekken in verstedelijkende gebieden de potentie lijken te hebben zich tot tussenland te ontwikkelen – wie defensiever is ingesteld zal zeggen dat tussenland er ‘op de loer ligt’ –, duikt het slechts onder bepaalde omstandigheden op. Eén daarvan is economische transformatie. Onder invloed van (sociaal-)economische ontwikkelingen – onder meer mondialisering, verdwijnende landbouw, de opkomst van leisure en informele bedrijvigheid – ondergaan plekken of gebieden functieveranderingen, die al dan niet gepaard gaan met aanpassingen in de ruimtelijke inrichting. Vaak drukken grote partijen hun stempel op het gebied, denk bijvoorbeeld aan luchthavens, wereldwijd opererende concerns als Ikea en grootschalige ingrepen door de overheid. Maar ook kleinere spelers slagen erin in te spelen op gewijzigde omstandigheden. In veel gevallen handelen zij zelfs sneller dan hun grote burens en hebben ze meer oog voor bestaande structuren en lokale of regionale behoeften. Vaak vullen zij de gaten op die grote spelers onvermijdelijk laten vallen en weten ze de mazen van wet- en regelgeving te benutten. Uiteenlopende belanghebbenden grijpen de kans om zelf de ruimte in te richten. Zij ontwikkelen activiteiten die tot tussenland kunnen leiden.

#### *Tussenland hangt aan infrastructuur*

Een belangrijk onderdeel van veel ruimtelijke transformaties is (nieuwe) infrastructuur. In sommige gevallen is deze een aanvulling op oude verbindingen,

in andere vervangt ze die of snijdt ze die af. Dit heeft in veel gevallen radicale gevolgen voor het ruimtegebruik. De entree van een regio kan veranderen en belangrijke transportroutes kunnen worden verlegd. Ook kan bebouwing zich als het ware omdraaien. Als bedrijvigheid zich bijvoorbeeld niet langer op het spoor oriënteert maar veel meer op een nieuwe snelweg, of als een luchthaven groeit ten koste van oude havens, dan verschuiven de zwaartepunten in een gebied. Soms draaien van een regio voor- en achterkant zelfs om. Tussenland reageert daarop. Op sommige plekken verdwijnt het, op andere krijgt het juist een impuls.

Tussenland kan ontstaan langs verbindingen die perifeer zijn komen te liggen als gevolg van veranderingen verderop. Het gaat daar vaak om kleinschalige ontwikkelingen in de marge. Het ontstaat echter ook in de nabijheid van nieuwe knooppunten, langs afslagen, daar waar lokale, regionale, nationale of zelfs internationale wegen elkaar raken, en in gebieden die worden ontsloten door parallelle structuren die ruimte bieden aan verkeer van verschillende snelheden. Daar floreert vaak midden- en kleinbedrijf uit allerlei sectoren, dat zowel regionaal, nationaal als internationaal opereert. De snelle structuur dient voor het vervoer en de minder snelle, vaak oudere verbinding voor de bedrijvigheid. Deze is dikwijls te vinden tussen, naast en achter oudere en nieuwere bebouwing in linten en buurtschappen.

#### *Tussenland is het resultaat van complexe eigendomsverhoudingen*

Grootschalige economische transformatie en daarmee samenhangende functieveranderingen op regionale en lokale schaal resulteren in veel gevallen in complexe verhoudingen tussen eigendom en gebruik. Door veranderde omstandigheden gebruikt de eigenaar zijn terrein niet meer, start er nieuwe activiteiten, of laat na nieuwe investeringen te doen. Het kan ook een nieuwe eigenaar zijn die een terrein in reserve houdt, tijdelijk geen brood ziet in benutting ervan of investeringen voor onbepaalde tijd uitstelt. Daarnaast kan een investering, plan of ontwerp niet optimaal zijn afgestemd op de markt of op de mogelijkheden van de plek. Zo kunnen potentiële belangstellenden terughoudend zijn vanwege te grote onzekerheid en kunnen bestaande gebruikers, bewoners en omwonenden zich verzetten tegen een nieuwe bestemming.

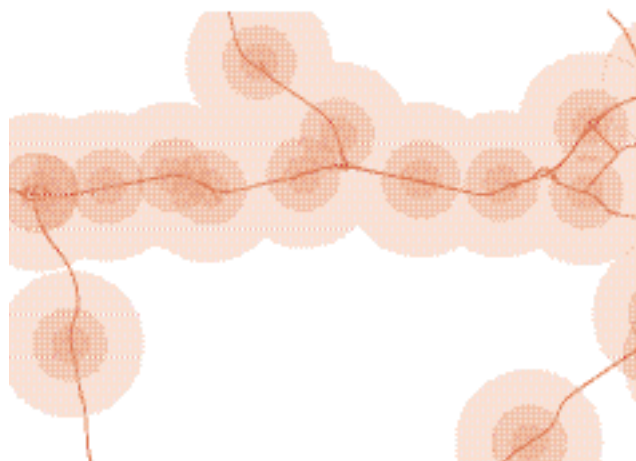
In al deze situaties kan afwezigheid, onzichtbaarheid of onverschilligheid van een eigenaar, maar ook rationeel economisch gedrag leiden tot gebruik van de grond door derden. Dat kan zonder medeweten en medewerking van de eigenaar zijn, maar veel vaker gebeurt het in onderling overleg, omdat partijen baat hebben bij een tijdelijke of langdurige overeenkomst. Op de kaart wordt dat meestal niet zichtbaar. Bestaande grenzen tussen kavels blijken in de praktijk door nieuwe gebruikers te worden overschreden. Gebruikers elders bakenen juist nieuwe territoria af.

*Tussenland voegt zich naar bestaande structuren en maakt nieuwe ruimte*  
Tussenland voegt zich naar bestaande ruimtelijke structuren. Bij herinrichting vindt niet grootschalige masterplanning, maar geleidelijke groei plaats. Nieuwe elementen worden ingepast in bestaande lokale en regionale structuren. Uiteraard is daarbij de beschikbare ruimte voor nieuwe invullingen



'Warme' factoren © RPB/AVL

A1. **Ondergrond:** noodzakelijke ruimtelijke voorwaarden voor tussenland op (vrijgevallen) ondergrond die functieverandering toelaat.



A2. **Bereikbaarheid:** versterkte ruimtelijke voorwaarden voor tussenland door invloedssfeer van aantakkingen op auto- en snelwegen.



A3. **Transformatie:** versterkte ruimtelijk voorwaarden voor tussenland langs oude lintwegen die verandering mogelijk maken.

'Koude' factoren © RPB/AVL

B1. Geen ruimtelijke voorwaarden voor tussenland op plekken waarvan de bestemming voor langere tijd vastligt.



B2. Geen ruimtelijke voorwaarden voor tussenland in woonwijken en plangebieden



B3. Belemmeringen voor tussenland door plannen voor natuurbeleid en milieurestricties.



beperkt. Beperkende factoren zijn niet alleen bestaande streek- en bestemmingsplannen – in het geval van informele bedrijvigheid is hun invloed trouwens beperkt –, maar vooral ruimteschaarste als gevolg van economische druk. Deze levert verschillende vormen van tussenland op: kleinschalige plekken en marges, en vlekken en linten in uitgestrekter gebied.

Bij deze economische en ruimtelijke beperkingen dient echter een kanttekening te worden geplaatst. De bovengenoemde dynamiek van onderhandelingen tussen eigenaars en gebruikers, waardoor ook grenzen in tussenland verschuiven, helpt betrokkenen zelfs zogenaamde lastige plekken voor nieuwe doeleinden in te richten. Te denken valt aan marges rond grootschalige, monofunctionele (bedrijven)terreinen, smalle stroken langs en tussen infrastructuur, en vrijgekomen industrieterreinen die niet eenvoudig opnieuw kunnen worden heringericht. Bovendien helpt deze dynamiek flexibiliteit te introduceren in gebieden die star worden gereguleerd. Denk bijvoorbeeld aan plekken binnen stankcirkels of woongebieden waar startende ondernemers graag een klein bedrijf zouden willen beginnen. In dat opzicht creëert tussenland op bestaande plekken en binnen bestaande regelgeving nieuwe ruimte.

#### Conditiekaarten

Voor onze drie Nederlandse studiegebieden hebben we de condities waaronder tussenland kan ontstaan op kaart gezet. Het voordeel van deze kaarten is dat ze in één beeld complexe combinaties van factoren presenteren. In één oogopslag worden de verschillende soorten tussenland in Limburg, de Haarlemmermeer en Brabant duidelijk. Bovendien tonen de kaarten de spreiding en dichtheid per regio (zie afb. *Conditiekaart Limburg: Mijnstreek* (pp. 272-273), *Holland: Haarlemmermeer* (pp. 276-277), *Brabant: Langstraat* (pp. 276-277)).

In deze conditiekaarten onderscheiden we enerzijds de omstandigheden en voorwaarden waaronder tussenland een impuls krijgt en anderzijds de factoren die het ontstaan van tussenland juist belemmeren (zie afb. *'Warme' factoren* en *'Koude' factoren* (pp. 268-269)). Tot de eerste rekenen we transitie in de economische structuur en de daarmee samenhangende veranderingen in de ruimtelijke ondergrond (bijvoorbeeld de verdwijning van mijnbouw en veranderingen in de landbouw), regionale en lokale infrastructuren, en de (bebouwde) ruimte daaromheen. Samen geven ze een beeld van:

- A1. de ruimte die mogelijk vrijkomt voor nieuw gebruik,
- A2. de bereikbaarheid van gebieden en plekken door afslagen van snelwegen en de structuur van het regionale en lokale wegennet, en
- A3. de ligging van erven langs linten en de beschikbaarheid van kavels tussen linten en andere verbindingen in.

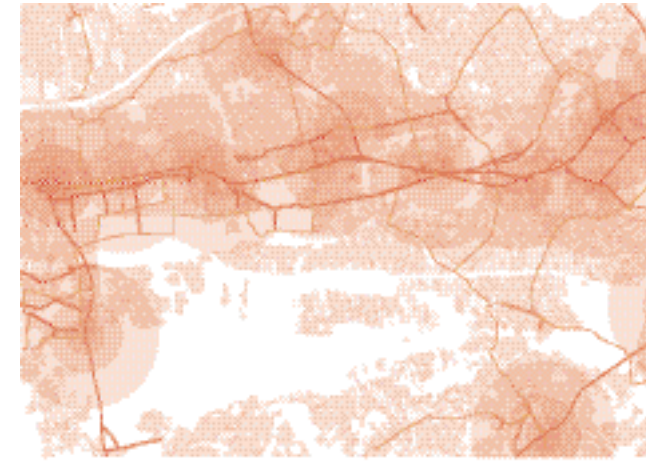
Afhankelijk van de mate waarin deze condities zijn aan te treffen, lichten plekken op de kaart meer of minder rood op. Hoe roder een gebied, hoe groter de mogelijkheden voor het ontstaan van tussenland (zie afb. *'Warme' factoren* (p. 268)).

Belemmerende factoren worden op eenzelfde manier in kaart gebracht.

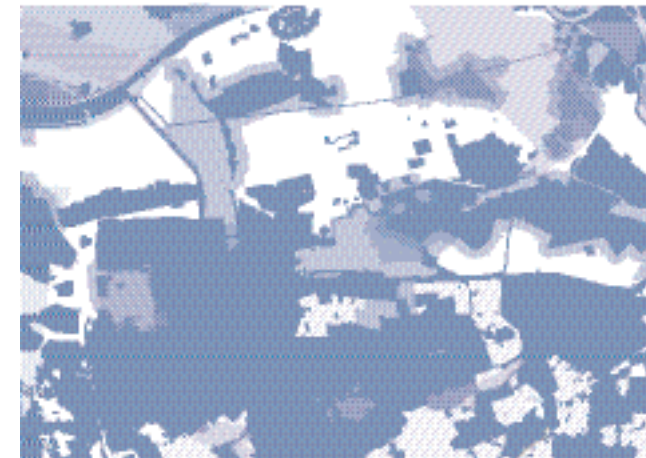
We onderscheiden:

- B1. gebieden en plekken waarvan de functie op langere termijn vastligt (bijvoorbeeld Het Land van Ooit, de Loonse en Drunense Duinen en

'Warme' factoren



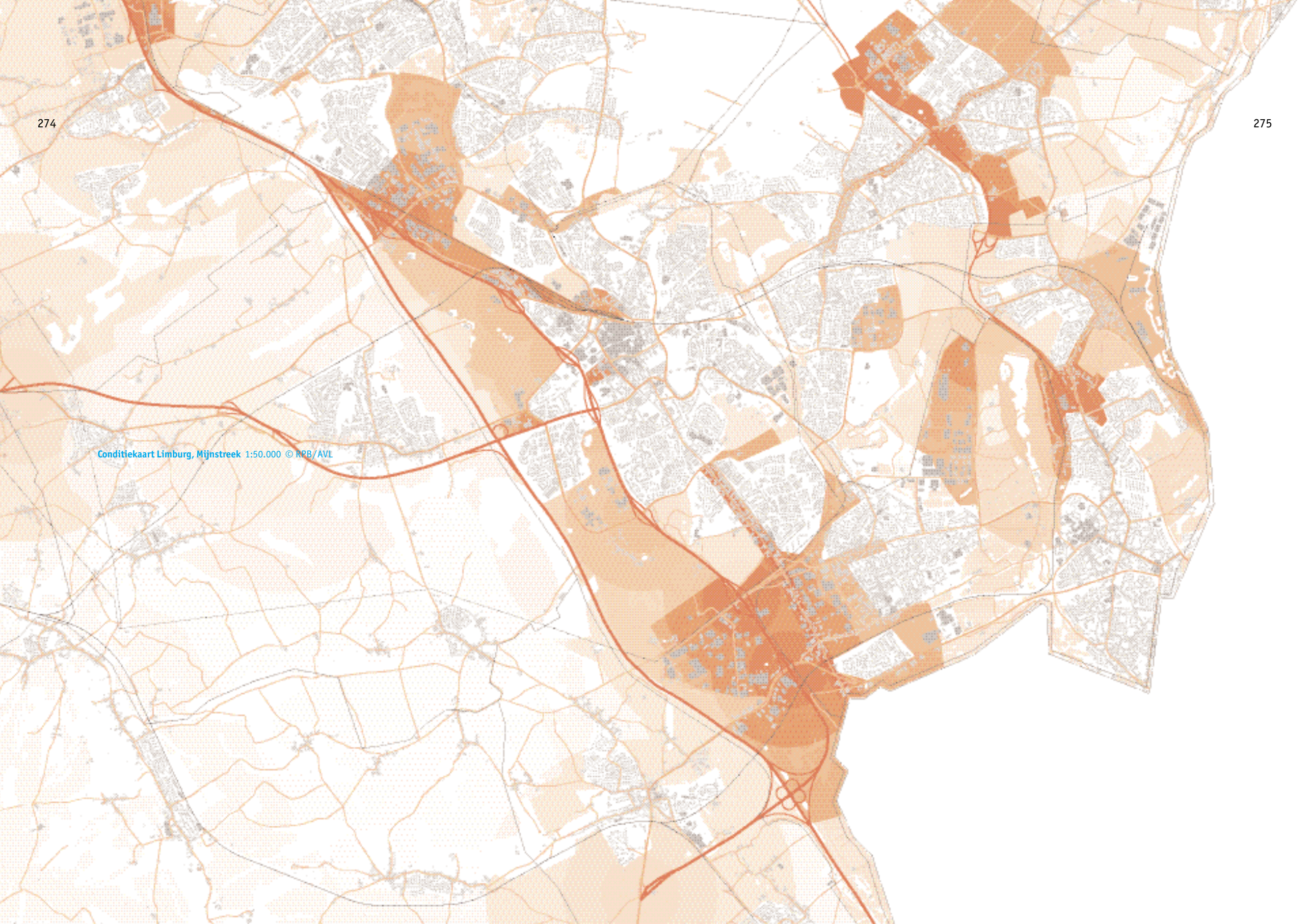
'Koude' factoren



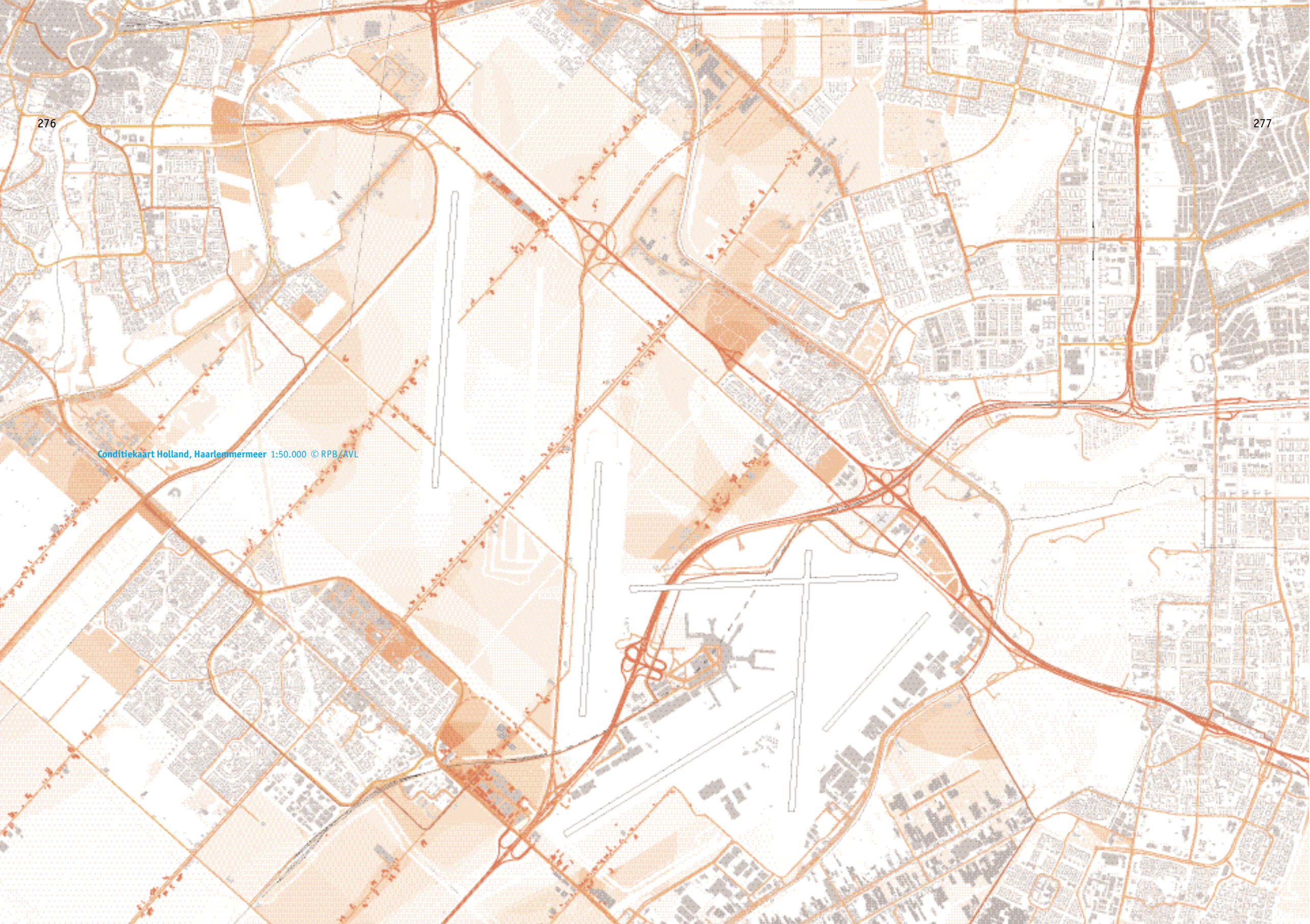
Conditiekaart tussenland



Conditiëkaart Limburg, Mijnstreek 1:50.000 © RPB/AVL



Conditiekaart Holland, Haarlemmermeer 1:50.000 © RPB/AVL



Conditiëkaart Brabant, Langstraat 1:50.000 © RPB/AVL



sportvelden),

B2. monofunctionele woonwijken en gemeentelijke bouwplannen (die in de Nieuwe Kaart van Nederland zijn opgenomen), en

B3. natuurbeleidsplannen en milieurestricties (bijvoorbeeld stankcirkels en geluidscontouren).

Afhankelijk van de mate van belemmering, lichten plekken op de kaart meer of minder blauw op. Hoe blauwer, hoe groter de rem op het ontstaan van tussenland (zie afb. 'Koude' factoren (p. 269)).

Voegen we deze 'warme' en 'koude' kaarten samen, dan ontstaat een totaalbeeld met 'hotspots' en 'koufronten' (zie afb. *Conditiekaart tussenland* (p. 271). Deze conditiekaarten tonen in gradaties van wit naar rood de mogelijkheden voor tussenland (zie de drie conditiekaarten hiervoor). Hoe witter de delen, hoe sterker de condities waaronder tussenland kan ontstaan zijn afgekoeld. Hoe roder, hoe heter de hotspot. Een exacte voorspelling van waar tussenland zal ontstaan, bieden deze kaarten niet, maar als prognose kunnen ze in vervolgonderzoek zeker worden meegenomen. Ze tonen de condities voor toekomstige ruimtelijke dynamiek.

### Eigenschappen van tussenland

Nu we weten waar en onder welke omstandigheden en voorwaarden tussenland ontstaat, kunnen we de eigenschappen onder de loep nemen.

#### *Tussenland is niet mooi of lelijk*

Binnen de gangbare denkkaders van planners, stedenbouwers en (landschaps)architecten wordt tussenland gemakkelijk afgedaan als ongewenste wildgroei, een karikatuur van een verantwoorde ordening. Dat belemmert inzicht in de kenmerken en werking van tussenland. In dit boek is geen esthetisch oordeel nagestreefd. Tussenland is niet mooi of lelijk. Het is er gewoon. Het maakt integraal onderdeel uit van de dagelijkse levens van uiteenlopende betrokkenen, heeft voor hen verschillende betekenissen en vertoont de sporen van hun gebruik.

#### *Tussenland is formeel onzichtbaar*

Tussenland ontbreekt op topografische kaarten, routekaarten en in digitale kaartbestanden. Uiteraard staat het gebied er wel op, maar het is niet zichtbaar als tussenland. Ook is het niet terug te vinden in beleidsnotities en bestemmings- en streekplannen. Tussenland houdt velen bezig, vaak in negatieve zin. Toch is het in het formele ruimtelijke circuit een blinde vlek. Als er al aandacht aan wordt besteed, dan wordt het beschouwd als restgebied, nadat stad en land zijn afgebakend. Eventuele ingrepen worden gebaseerd op een begrip van tussenland als afgeleide: zijn eigenschappen worden ontleend aan ideeën over stad en land, wat inzicht in het eigen karakter ervan in de weg staat. Iets dergelijks geldt ook op het terrein van de economie. Zoals we eerder opmerkten, zijn veel activiteiten (en ook werknemers) in officiële statistieken niet terug te vinden. Maar ook zichtbaarder bedrijvigheid wordt vaak afgedaan als marginaal en laagwaardig. In sommige gevallen klopt dat, in veel andere gevallen zeker niet.

Concluderend, we kunnen stellen dat tussenland tot nog toe ontbreekt als categorie. Dat hebben we met dit boek willen veranderen. Ook al komt het vaak voor in marges, langs randen en op grenzen en onttrekt het zich daardoor vaak aan het beleid en de regels die gelden voor aangrenzende vlakken, ook al herbergt het soms onconventionele activiteiten en laat het zich daardoor lastig categoriseren, tussenland is een ruimtelijk verschijnsel dat de aanblik van verstedelijkende landschappen verandert. Bovendien is het in tussenland een drukte van belang, niet alleen door activiteiten van bewoners en ondernemers ter plekke, maar ook door die van omwonenden en bezoekers van verder weg.

#### *Tussenland is een veranderlijk, maar blijvend verschijnsel*

Door zijn dynamische karakter, maar ook door gebeurtenissen van buitenaf, zoals beslissingen vanuit de ruimtelijke planning of grootschalige investeringen, vertoont tussenland in de tijd de neiging zich te verplaatsen. In zijn kleinschalige variant verdwijnt het vaak door economische druk, om vervolgens elders weer op te duiken. Grootschaliger tussenland, bijvoorbeeld langs grenzen in gefragmenteerde landschappen en aan oude linten, is minder geneigd zich te verplaatsen. Eerder breidt het zich langzaam uit, zowel langs de linten als op kavels die door linten worden ingesloten. Welke dynamiek het ook vertoont, tussenland is een blijvend onderdeel van de inrichting van Nederland.

#### *Tussenland wordt gekenmerkt door zelforganisatie*

De inrichting van tussenland is geen resultaat van grootschalige masterplanning door overheid of projectontwikkelaars. Het ontstaat juist in gebieden waar de overheid de andere kant op kijkt of zich er geen raad mee weet, en op plekken waarop projectontwikkelaars door complexe eigendomsverhoudingen moeilijk greep krijgen. Betrokken spelers maken er onderling afspraken over inrichting, eigendom en gebruik. Overeenkomsten kunnen formeel worden vastgelegd, maar vaak spelen ook vertrouwensrelaties een grote rol. Dat geldt in het bijzonder voor bedrijvigheid uit de informele economie. Spelers sluiten bovendien wisselende coalities, die afhankelijk van het doel voor kortere of langere tijd blijven bestaan. In sommige gevallen kunnen we constateren dat ook de (gemeentelijke) overheid deel uitmaakt van zo'n coalitie. Niet in formele zin, maar doordat ze stilzwijgend en oogluikend ontwikkelingen toestaat die ze in een kantorenpark of Vinex-wijk niet zou tolereren.

Uitdrukkelijk spreken we hier niet van zogenaamde 'spontane ontwikkelingen van onderop'. Zoals we in de gebiedsanalysen zagen, zijn de meeste ontwikkelingen allesbehalve spontaan, omdat zowel grote als kleine spelers een eigen agenda hebben en er eigen strategieën op nahouden. Bovendien komt tussenland niet zomaar overal tot stand, maar alleen onder bepaalde voorwaarden en op bepaalde plekken. Bovendien bestaat op die plekken wel degelijk sturing. Het is echter een vorm van sturing die in sterke mate te danken is aan gebruikers zelf.

### *Tussenland kent veel economische activiteit*

Tussenland biedt ruime mogelijkheden voor economische activiteit. Door een combinatie van goede bereikbaarheid, lage grondprijzen en regelgeving die gaten vertoont, biedt tussenland onderdak aan diverse soorten bedrijvigheid. Soms zijn dat laagwaardige bedrijven en activiteiten waarvoor elders geen plaats is, bijvoorbeeld omdat ze overlast bezorgen. In tegenstelling tot wat wordt beweerd in discussies over vrijplaatsen en zogenaamde rommelzones gaat het echter evenzeer om reguliere bedrijven. Veel ondernemingen bedienen de regionale markt, maar er zijn er ook die nationaal en internationaal opereren. Sommige zijn grootschalig, maar het midden- en kleinbedrijf domineert. In linten zijn ondernemingen uit uiteenlopende bedrijfstakken te vinden, in gebieden die door linten worden ingesloten en rond buurtschappen zijn ook clusters te vinden van bedrijven die onderling contact houden en profiteren van elkaars nabijheid. In sommige gevallen dragen zij bij aan de economische identiteit van een plaats of regio, bijvoorbeeld op plekken die bekend staan om hun autohandel en in gebieden die van oudsher worden gekenmerkt door de leer- en schoenenindustrie.

### *Tussenland is gemengd en flexibel*

Voor nieuwe invulling, tot slot, is in tussenland de oude situatie vaak het uitgangspunt, waardoor oude structuren en oude bebouwing zichtbaar blijven. Hoewel uiteraard wel eens wat wordt gesloopt, komt nieuwbouw meestal niet in plaats van bestaande panden, maar wordt daarnaast, daartussen en daarachter gebouwd. Naast deze mengeling van oud en nieuw is de combinatie van wonen, werken en recreëren kenmerkend. In sommige, vaak vrijstaande, huizen wordt alleen gewoond, maar veel bewoners werken ook in tussenland, meestal in, naast of achter de woning. Bedrijven met een verschillend bereik – regionaal, nationaal of internationaal – zijn door elkaar heen te vinden. Bovendien kunnen hun bureaus ook hallen voor recreatieve activiteiten zijn, zoals kartbanen, maneges of een skihal.

Tussenland is dus niet monofunctioneel en het levert geen homogeen eindbeeld op. Wat veel reguliere planvorming niet lijkt te lukken, is hier kenmerkend: tussenland vertoont diversiteit in beeld, gebruikers en programma. Het zij aan zij bestaan van diverse bestemmingen stelt spelers bovendien in staat snel in te spelen op veranderingen in de context. Functies kunnen verdwijnen of worden ingevoegd zonder dat de ruimtelijke structuur als geheel moet worden herzien en zonder dat het ruimtelijk beeld wordt verstoord.

### Potenties van tussenland

Nu we inzicht hebben gekregen in de omstandigheden waaronder tussenland ontstaat en zijn eigenschappen kennen, kunnen we antwoord geven op de laatste vraag die we in het inleidende hoofdstuk stelden: Welke eigenschappen maken dat tussenland potentie heeft en bieden kansen voor uiteenlopende betrokkenen?

### *Tussenland biedt ruimte*

We constateerden dat tussenland een belangrijk onderdeel is van ruimtelijke transformatieprocessen. Tussenland maakt transformatie mogelijk, zowel in gebieden met lagere economische dynamiek als in regio's waar de economie op volle toeren draait en waar als gevolg daarvan de druk op de ruimte hoog is. Het is een tijdelijk onderkomen voor functies die elders door nieuwe, vaak grootschalige economische en ruimtelijke veranderingen in de verdrinking komen, maar die wel voorzien in belangrijke levensbehoeften. In zijn duurzame verschijningsvorm biedt het daarnaast ruimte aan diverse functies tegelijkertijd. Doordat er geen eindbeeld is gedefinieerd en doordat bestemmingen niet tot in detail zijn vastgelegd, heeft het een grote opnamecapaciteit.

In welke gedaante het ook opduikt, tussenland is op te vatten als een informele structuur die parallel aan formele ruimtelijke ingrepen ontstaat. We moeten het niet langer beschouwen als ongewenst bijverschijnsel of neveneffect, maar juist als een onderdeel dat in veelal statisch ingerichte gebieden dynamiek toelaat.

### *Tussenland is duurzaam en veerkrachtig*

Tussenland is het resultaat van geleidelijke ontwikkeling in plaats van masterplanning waarbij een heel terrein in één keer op de schop wordt genomen. Oud en nieuw bestaan er naast elkaar, evenals wonen en werken, diverse sectoren van bedrijvigheid en activiteiten met verschillende reikwijdte (een autosloper naast een meubelgigant) en levensduur (van tussentijds gebruik tot generatielange tradities). Samen met zijn kenmerkende organisatievorm (zelfregulering, tijdelijke overeenkomsten, wisselende coalities) maken deze eigenschappen tussenland veerkrachtig. Doordat tussenland niet monofunctioneel is, hoeft bij verandering van functies de oude situatie niet in haar geheel te wijken voor de nieuwe, maar kunnen nieuwe programma's in de oude worden geïntegreerd.

Economisch is dat gunstig, omdat gemakkelijker kan worden ingespeeld op zowel groei als krimp. Zo kunnen in tijden van hoogconjunctuur in, naast en achter woningen bedrijfjes worden gestart en heeft een gebied bij laagconjunctuur niet meteen te kampen met massale leegstand. Ook in sociaal opzicht is deze continuïteit voordelig. De ruimtelijke structuur is bestand tegen verandering, waardoor ontwikkelingen niet schoksgewijs verlopen. Bewoners en bedrijven kunnen zich daardoor betrokken voelen bij hun omgeving. Zelfs waar mondiale ontwikkelingen hun sporen nalaten – denk aan anonimiteit en vervreemding – ontstaan zo *plekken*, in de zin van betekenisvolle *places in space*.

### *Tussenland laat de mogelijkheden van zelforganisatie zien*

Waar de overheid de andere kant op kijkt, omdat ze zich met ontwikkelingen geen raad weet of omdat bestuurders de aandacht richten op gebieden waarmee ze zich sterker kunnen profileren, wordt de ontwikkeling van een gebied in meer of mindere mate aan anderen overgelaten. Er ontstaat ruimte voor inrichting en invulling op eigen initiatief, van kleine en middelgrote bedrijven, van bewoners en gebruikers. In tussenland grijpen zij de kans een

bijdrage te leveren aan de eigen omgeving. Dat heeft een aantal voordelen. Gebruikers hebben vaak een gedegen kennis van hun omgeving en kunnen dagelijks ervaringen uitwisselen. Ze weten wat er leeft. Zo kunnen ze gemakkelijk inspelen op lokale en regionale wensen en behoeften. Waar nodig maken zij onderling afspraken. Dat vergt relatief weinig tijd, wat de flexibiliteit in het gebied ten goede komt. Bovendien kunnen spelersconstellaties – vaak informele samenwerkingsverbanden – zonder veel moeite van samenstelling veranderen. Dat maakt het gemakkelijker om in te spelen op tijdelijke omstandigheden.

Waar de bemoeienis van de overheid met de ruimtelijke inrichting gebrekkig is of ontbreekt, ontstaat een vacuüm waarin lokale initiatieven en zelfregulering gedijen. Deze vacua moeten vooral blijven bestaan binnen de ruimtelijke ordening. Zij kan niet zonder. Angst voor tussenland is niet nodig, stimuleren van tussenland ook niet. Dat laatste zou een vorm van regulering zijn die niet past bij tussenland. Wil de ruimtelijke ordening echter profiteren van wat tussenland te bieden heeft, dan dient ze het bestaan ervan te erkennen en er in het bestaande systeem ruimte voor te maken. Daarvoor dient het te worden beschouwd als een ruimtelijk verschijnsel dat zich onderscheidt van zowel stad als land. De ontwikkelingen die we in dit boek hebben gesignaleerd, zijn misschien niet allemaal nieuw, maar de serieuze aandacht voor de ontstaansvoorwaarden, de eigenschappen en potenties van tussenland, en het pleidooi voor een nieuwe ruimtelijke categorie zijn dat wel.

#### *Een andere kijk op ruimtelijke ordening*

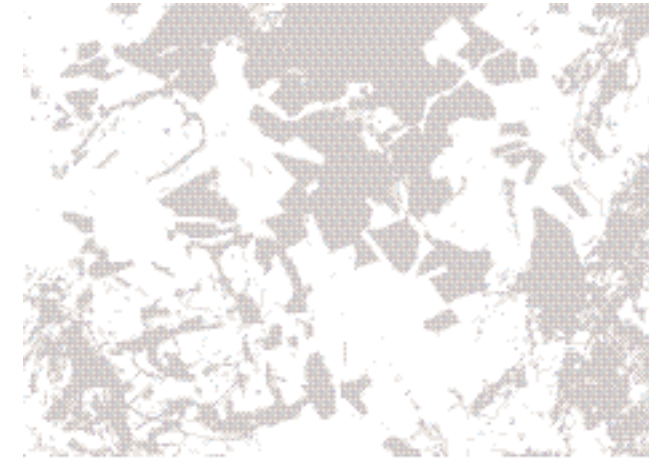
In dit boek stellen we tussenland centraal. Dat hebben we gedaan in de gebiedsanalyses in de voorgaande hoofdstukken, die de basis vormen voor deze conclusies. Toch ontkwamen we niet altijd aan de dichotomie van stad en land. Dat is niet zo vreemd, want deze zit diep in ons denken verankerd. In veel gevallen is dat ook niet erg. Veel plaatsen kunnen zonder probleem als stad worden aangeduid, veel gebieden daarbuiten als land. Op die plekken en in die gebieden werkt de ruimtelijke ordening in veel opzichten doorgaans heel behoorlijk. In die gebieden de principes uit tussenland klakkeloos overnemen, raden we af. Tussenland is beslist geen toverformule die overal en altijd kan worden toegepast.

Op een aantal punten kunnen we echter wel degelijk van tussenland leren. In een tijd van kritiek op star en statisch ruimtelijk beleid, trage procedures en een gebrekkig oog voor regionale verschillen, kunnen deze lessen het debat verrijken en verdiepen. Voorstellen voor concrete aanpassingen in het ruimtelijke beleid waren niet het doel van deze studie. Wel willen we hier op basis van onze bevindingen kort enkele richtingen aangeven. Deels sluiten deze aan bij actuele koerswijzigingen, deels plaatsen ze nieuwe punten op de agenda.

Kansen en problemen in verstedelijkende gebieden trekken zich niets aan van grenzen tussen beleidssectoren. In tussenland zijn bijvoorbeeld zowel landbouw, infrastructuur als ruimtelijke ordening belangrijke, onderling nauw verbonden kwesties, terwijl deze sectoren er elk hun eigen beleid op nahouden. Grensoverschrijdende samenwerking is hier op zijn plaats. Dat geldt ook voor afstemming tussen regio's.

Kaarten van gecontroleerde ontwikkelingen © RPB/AVL

Limburg: Mijnstreek



Holland: Haarlemmermeer



Brabant: Langstraat



Regio's verschillen onderling. Alomvattend beleid vanuit Den Haag sluit daardoor niet altijd aan bij de specifieke situatie in een gebied. Hebben gebieden belangrijke kenmerken gemeen, dan loont het om onderling kennis uit te wisselen en plannen of ontwerpen te vergelijken. Dat geldt niet alleen binnen Nederland, maar ook voor overleg tussen regio's in ons land en die in de rest van de Europese Unie. Onderzoek kan overeenkomsten blootleggen, beleid kan daarop inspelen, regio's kunnen daarmee hun voordeel doen.

Ruimtelijke ordening is geen monopolie van de overheid en ook geen zaak van vaste gesprekspartners, maar van wisselende coalities die sneller kunnen inspelen op een veranderlijke ruimte. Zowel op regionale als gemeentelijke schaal zouden spelers in een bepaald gebied een plek aan de onderhandelingsstafel moeten krijgen. Niet om hun zegje te doen tijdens een inspraakronde, maar om op basis van ervaring en kennis problemen te signaleren en mogelijke oplossingen aan te dragen. Het is zaak in planvorming informatie te verwerken die van verschillende schaalniveaus en uit verschillende hoeken afkomstig is.

Ontwerpen in termen van een eindsituatie belemmert geleidelijke groei en staat functieverandering in de weg. In onderzoek en beleid moet niet de bestaande morfologie het uitgangspunt zijn, maar het daadwerkelijk functioneren van plekken en gebieden. Slechts op die manier krijgen we inzicht in functiemenging en functiedynamiek.

Deze veranderde houding ten opzichte van de ruimtelijke ordening vergt een nieuwe kijk op de ruimte. Bekijken we de conditiekaarten nog eens, dan wordt duidelijk wat we daaronder verstaan (zie afb. *Kaarten van gecontroleerde ontwikkelingen* (p. 283) en *Conditiekaarten tussenland* (p. 287)). Waar kaarten traditioneel worden getekend om datgene te laten zien waarvan vooraf duidelijk is dat het moet worden getoond, daar kunnen de conditiekaarten ons verrassen. De grijze kaarten laten de bekende geplande vlakken en lijnen zien, bijvoorbeeld woonblokken, parken, beschermde natuurgebieden en kantorenparken. Hoe het overblijvende gebied er op de rode kaarten uit komt te zien, is niet eenvoudig te voorspellen. Doordat vooraf slechts de ingrediënten zijn gekozen – ruimte die mogelijk vrijkomt voor nieuw gebruik, bereikbaarheid door afslagen van de snelweg en regionale infrastructuur, en erven langs en tussen linten – is het resulterende kaartbeeld verrassend.

In dit boek zijn niet de traditionele vlakken bekeken, maar juist hun tegenhangers, de vlekken die altijd overblijven, hoe strikt de planning ook is. Waar in het traditionele grijze gebied de werkelijkheid grotendeels correspondeert met de planning, is de grip van stedenbouw en planologie in de gebieden daarbuiten beperkt. In dit onderzoek hebben we laten zien hoe betrokkenen op verschillende manieren gebruik maken van deze 'rek' in het ruimtelijke systeem. Zoals op de rode conditiekaart is te zien, betreft het hier een flink oppervlak. Daarnaast valt op dat de scherpe grenzen die de grijze kaart typeren, hier afwezig zijn. De rode kaart laat geen abrupte scheidingen tussen verschillende velden zien, maar juist geleidelijke overgangen tussen atmosferen. Verder onderzoek naar de mogelijkheden van een dergelijk kaartbeeld zou een andere cartografie kunnen opleveren.

Tot slot is opvallend dat het oppervlak waar tussenland geen kans maakt in de drie onderzochte gebieden in omvang vrijwel overeenkomt, maar dat

#### Conditiekaarten tussenland

© RPB/AVL

Limburg: Mijnstreek



Holland: Haarlemmermeer



Brabant: Langstraat



de spreiding van plekken waar tussenland kan opduiken in de drie regio's aanmerkelijk varieert. De kaart van Limburg laat bijvoorbeeld fragmenten zien, terwijl in Brabant een aaneengesloten gebied de linten volgt. Bovendien verschilt de mate van waarschijnlijkheid waarmee tussenland zich op de aangegeven plekken zal ontwikkelen. Dat is te zien aan de intensiteit van de rode kleur. Zo is de Haarlemmermeer veel lichter rood dan de Mijnstreek en de Langstraat.

Duidelijk is geworden dat een groot deel van de Nederlandse ruimte zich in meer of mindere mate onttrekt aan de traditionele ruimtelijke ordening. In vervolgonderzoek zouden niet alleen de structuur en werking daarvan nader kunnen worden bestudeerd, maar zou tussenland aan de hand van veldonderzoek en nieuwe kaarten ook kunnen worden gekwantificeerd. Waar we ons in dit boek vooral hebben gericht op de donkerrode vlekken op de kaart, kunnen toekomstige studies bovendien de aandacht vestigen op de lichtere vlekken daaromheen.

De ruimtelijke ordening en het economisch beleid in Nederland zijn er niet op gericht ogenschijnlijk ongereguleerde, al dan niet tijdelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Verschijnselen die zich aan planning onttrekken, worden niet gewaardeerd. Tussenland wordt vaak afgedaan als onbelangrijk en ongewenst. Uit dit onderzoek blijkt echter dat het gaat om een verschijnsel met grote ruimtelijke *en* economische consequenties. Soms blijkt er voldoende speelruimte te zijn, waarbij tussenland zich niet dankzij maar ondanks de planologische regelgeving ontwikkelt. We kunnen daarvan leren. Door tussenland te analyseren, krijgen we inzicht in wat er allemaal *wel* goed gaat als regels gaten vertonen en met regels inventief wordt omgegaan. Door ad-hocoplossingen te bestuderen, raken we op de hoogte van lokale wensen en behoeften. En door verhoudingen tussen spelers te bekijken, krijgen we zicht op de manier waarop niet alleen de overheid maar ook anderen de ruimte ordenen.

## Nawoord

Toen het Ruimtelijk Planbureau eind 2002 per advertentie acht jonge ontwerpers en onderzoekers vroeg voor een éénjarig atelier, stond alleen de naam vast. Wat voor eindproduct in 2004 verwacht kon worden, was tamelijk duister. Ervaring met vergelijkbare ateliers binnen de rijksoverheid leerde alleen dat het resultaat onvoorspelbaar was.

In maart 2003 begonnen acht 'jonge talenten' aan hun verkenning van wat zo poëtisch 'Het Verborgene Land' heette. Zij waren zorgvuldig geselecteerd: een groep van uiteenlopende persoonlijkheden met uiteenlopende vaardigheden, internationaal samengesteld. Al spoedig bleek dat het Planbureau acht eigenzinnige mensen in huis had gehaald die enthousiast hun eigen weg insloegen. En, ondanks alle onderlinge verschillen, vormden zij een hechte ploeg die zich duidelijk als groep wist te manifesteren. Als projectcoördinator heb ik mogen ervaren hoe prettig het werken is met mensen die even eigenwijs als creatief zijn.

De speurtocht naar wat geleidelijk aan 'tussenland' ging heten, bracht ons bij deskundigen van allerlei achtergrond. We bezochten gebieden in binnen- en buitenland waar heel alledaagse maar soms ook uiterst bizarre ontdekkingen werden gedaan. We luisterden in België naar een uitleg over de nevelstad, stonden in de file tussen Pistoia en Prato en struinden over een verlaten en toch zo dynamisch haventerrein in Malmö.

Wat heeft de zoektocht naar het Verborgene Land nu opgeleverd? In de eerste plaats een goed gedocumenteerde beschrijving van het wezen van tussenland en van zijn ontstaansvoorwaarden. De beschrijving maakt aannemelijk dat het hier niet om enkele toevallige rommelgebiedjes gaat, maar om een volwaardig deel van onze buitenruimte, een hybride van stad en land met de kenmerken van beide.

Zowel uit literatuurstudie als uit veldonderzoek kwam het generieke karakter van tussenland steeds duidelijker naar voren. Wie door de uiterlijkheden heen weet te kijken, ontdekt dat ontstaansvoorwaarden van tussenland in uiteenlopende landen en culturen redelijk vergelijkbaar zijn. Soms is een Nederlandse regio zelfs beter vergelijkbaar met een regio in het buitenland dan met een andere Nederlandse regio.

Het werk van het atelier levert stof tot nadenken over de huidige staat en de toekomst van de ruimtelijke ordening. Binnen ons ingewikkelde planningsstelsel blijken gebieden te kunnen ontstaan die, al dan niet tijdelijk, in een grote economische en sociale behoefte voorzien zonder dat daar veel planning en ruimtelijke ordening bij te pas komen. Kennelijk zoekt een onstuitbare ruimtelijke dynamiek een uitweg, om op voor de officiële planvorming onverwachte plekken en momenten op te duiken. Nederland verschilt minder van België en Italië dan we geneigd zijn te denken!

De studie naar tussenland laat zien hoe inspirerend het kan zijn, te leren van de manieren waarop in andere Europese landen met de inrichting van de

ruimte wordt omgegaan. De overeenkomsten die er over de grenzen bestaan tussen de verschillende vormen van tussenland, geven aanleiding de eigen situatie door een andere bril te bezien. Voor een land dat zó vaak geroemd is om zijn planningsstelsel dat het in zijn eigen voortreffelijkheid is gaan geloven, is dat even wennen.

Het wordt in de tekst van *Tussenland* met zoveel woorden gezegd: in tussenland gelden eigen wetten. Daarbij speelt de Wet Ruimtelijke Ordening een bescheiden rol. Tussenland is zeker niet wetteloos; er wordt slechts creatief gebruik gemaakt van alle wet- en regelgeving die wij op ons land hebben losgelaten. Het is een zelfsturend fenomeen dat steeds meer fascineert naarmate we er meer over te weten komen.

Han Lörzing  
*Projectcoördinator* Atelier Verborgten Land

## Summary

Indeterminate areas can be found throughout the Netherlands, as well in other countries. These areas are characterized by a combination of housing and businesses, small- and large-scale industry, old and new functions. They are often to be found at multimodal infrastructure intersections. Everyone is familiar with places like this. However, they rarely seem to feature in spatial plans and cannot be described in terms of traditional definitions of 'city' and 'country'. This prompted the Ruimtelijk Planbureau (the Netherlands Institute for Spatial Research) to further study this phenomenon, which we have called *tussenland* – 'land-in-between'. How is land-in-between recognized? Where and under what conditions does it arise? What are its characteristics? Which of these characteristics imbue it with potential?

In this study we endeavour to answer these questions. We do so by working inductively as well as deductively, combining fieldwork, study of existing literature, cartographic analysis and statistical data. The research of source materials and on-site visits focuses on six locations in the Netherlands and abroad: the mining region of Upper Silesia, the former docks of Copenhagen, the Arno valley in Italy and, in the Netherlands, the former mining region in the province of Limburg, the Haarlemmermeer polder and Langstraat in the province of North Brabant.

#### *Types of land-in-between*

There are different types of land-in-between. This relates to the economic and spatial structure of an area and changes to it, space demands and the role of various players in spatial planning. Land-in-between can be found at scattered spots, on the edges of large-scale sites, or in and between extended ribbons of development. Land-in-between can be a temporary phenomenon, varying from a single season to a few years, but it can also be long-lived. Lastly, land-in-between can be of marginal significance but can also be an important factor in the regional economy.

#### *Conditions for land-in-between's development*

Though many sites in areas undergoing urbanization seem to have the potential to develop into land-in-between, it only appears under specific conditions:

- *economic transformation*. Specific sites or whole areas can undergo a change of function, sometimes accompanied by changes to the spatial layout. Diverse interested parties then grasp the opportunity to occupy and use the space themselves. They develop activities which can lead to land-in-between.
- *infrastructure*. Land-in-between can evolve along transport links that have become peripheral as a result of infrastructural changes elsewhere. However, it also arises in the proximity of new intersections and in areas accessible via parallel structures which provide space for traffic moving at various speeds. The fast infrastructure serves through traffic, while

the slower and often older infrastructure is used for business activity. This is frequently to be found between, alongside and behind older and newer construction along ribbon developments and in small settlements.

- *complex proprietary rights*. The absence, invisibility or indifference of an owner, as well as rational economic behavior, leads to use of the land by third parties. This sometimes even happens without the owner's knowledge or consent, though it is much more often in mutual agreement.
- *existing structures and new space*. Land-in-between complies with existing structures and is typified by its gradual growth. New elements are inserted into existing local and regional structures. The dynamic of negotiations between owners and users helps the parties concerned to organize so-called 'trouble spots' for new purposes. Land-in-between thus creates new space at existing places and within the relevant legislative constraints.

#### *Characteristics*

The comparison of different regions also reveals a range of land-in-between's characteristics:

- Land-in-between is neither beautiful nor ugly. It is simply there. It is an integral component of the everyday lives of a whole variety of parties involved.
- Land-in-between is formally invisible. It is not marked on maps or addressed in zoning plans. Land-in-between is therefore still missing as a category. It is, however, a spatial phenomenon that alters the appearance of landscapes which are undergoing a process of urbanization.
- Land-in-between is a shifting but enduring phenomenon. Due to its dynamic nature and the decisions made by spatial planners, land-in-between displays a tendency to shift over the course of time. It remains, however, an enduring element in the Dutch landscape.
- Land-in-between is typically self-organizing. It does not appear due to large-scale master planning, but develops in those areas where the government looks the other way or does not know what to do, and at sites which project developers find difficult to handle because proprietary rights are complex. The various players enter into fluid coalitions, short-term or long-term.
- Land-in-between displays a high level of economic activity. It accommodates numerous business activities, thanks to a combination of good access, cheap land and loopholes in legislation. Sometimes these are low-value activities, sometimes large-scale, but it is small- to medium-size enterprises that dominate.
- Land-in-between is mixed and flexible. Besides a mix of old and new, it is also typified by a combination of residential, commercial and recreational functions. This means that land-in-between is far from monofunctional and does not generate a homogeneous appearance. Land-in-between displays diversity in appearance, users and program.

### Potentials

Land-in-between can be understood as an informal structure which develops parallel with formal spatial interventions. That is why it must no longer be regarded as an undesirable side effect, but rather as an indissoluble component that introduces dynamism in many statically structured areas.

Land-in-between is also durable and resilient. When there is a change in function, the old situation need not be displaced entirely for the new; new programmes can be integrated with old.

Land-in-between also demonstrates the possibilities of self-organization. The lack of spatial planning leaves space for own initiatives as to layout and infill, for residents and users, small- and medium-sized enterprises. The constellations of actors can easily change in composition. That makes it easier to react to temporary conditions.

### *Land-in-between provides a new perspective on spatial planning*

Government policy in the Netherlands rarely focuses on facilitating apparently unruly developments, whether or not these are temporary. Phenomena which evade planning are rarely welcomed. Land-in-between is often dismissed as unimportant and undesirable. However, this study reveals that land-in-between is a phenomenon with far-reaching spatial *and* economic consequences. Sometimes land-in-between develops in spite of planning legislation, not thanks to it. We can learn from this. By analysing in-between land we gain insight into what *does* function well if there are loopholes in legislation and if constraints are handled inventively. By examining ad hoc solutions we become aware of local wishes and demands, and by examining relationships between the various players we gain an understanding of how others, and not just the government, use and organize space.

There is therefore no need to shrink away from land-in-between. Stimulating it is also unnecessary, as that would work counter to this phenomenon. If the spatial planning discipline wishes to profit from what land-in-between has to offer, then it should recognize its existence and make space for it in the existing system. It deserves to be treated as a spatial phenomenon that is distinct from city and countryside. This book therefore primarily makes the case for introducing a new spatial category.

### Interviews en veldonderzoek

*Atelier Verborgen Land is afgekort als AVL*

- AVL gesprek 07-07-2003: B. Domański, Hoogleraar aan *Department of Regional Development, Institute of Geography and Spatial Management, Jagiellonian University, Kraków.*
- AVL gesprek 07-07-2003: A. Wyzykowski, Stadsarchitect Kraków, Kraków.
- AVL gesprek 08-07-2003: K. Mateja en K. Tarasek, Afdeling Ruimtelijke Ordening en Strategie, Wojwod Silezië, Katowice.
- AVL gesprek 08-07-2003: R. Olszewski en T. Janowski, Gemeente Katowice, Katowice.
- AVL gesprek 14-07-2003: C. Tangkjaer, *The Copenhagen Business School, Department of Politics, Management and Philosophy, Kopenhagen.*
- AVL gesprek 20-08-2003: H. Keizer en A. Lodder, Team Strategische beleidsvorming en Dienst Landschap en Stedenbouw, Gemeente Haarlemmermeer, Hoofddorp.
- AVL gesprek 20-08-2003: L. Wiersma, Afdeling Ruimtelijke Ordening, Gemeente Aalsmeer, Aalsmeer.
- AVL gesprek 08-09-2003: E. van Vossen, Regionaal Geograaf, Den Haag.
- AVL gesprek 17-09-2003: G. Bianchi, Hoogleraar aan *Department of Political Economics, Siena University, Siena.*
- AVL gesprek 18-09-2003: M. Brachi en A. Ratti, Gemeente Prato, en P. Vannucchi, Stadsarchitect, Prato.
- AVL gesprek 17-11-2003: F. van der Steen, M. Reinders en G. Koolen, Afdeling Ruimtelijke Ordening, Provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch.
- AVL interview 20-08-2003: Bewoners De Hoek, Hoofddorp.
- AVL interview 03-09-2003: Bewoners Boesingheliede, Boesingheliede.
- AVL interview 03-09-2003: Bewoners De Hoek, Hoofddorp.
- AVL interview 07-11-2003: Dhr. Somers, Bewoner bedrijventerrein De Locht, Kerkrade.
- AVL veldonderzoek 04-06-2003: Geleen - Kerkrade.
- AVL veldonderzoek 08-07-2003: Katowice en omgeving.
- AVL veldonderzoek 09-07-2003: Gliwice - Zabrze - Katowice.
- AVL veldonderzoek 12-07-2003: Malmö.
- AVL veldonderzoek 14-07-2003: Kopenhagen haven.
- AVL veldonderzoek 20-08-2003: Haarlemmermeer.
- AVL veldonderzoek 03-09-2003: Haarlemmermeer.
- AVL veldonderzoek 16-09-2003: Pisa - Empoli - Florence.
- AVL veldonderzoek 17-09-2003: Pescia - Montecatini - Pistoia - Prato - Florence.
- AVL veldonderzoek 07-11-2003: Hoensbroek - Heerlen - Kerkrade.
- AVL veldonderzoek 17-11-2003: 's-Hertogenbosch - Waalwijk.
- AVL veldonderzoek 12-02-2004: 's-Hertogenbosch - Waalwijk en Heerlen - Kerkrade.

## Literatuur

296

- Allen, S. (2000), *Practice: Architecture, technique and representation*, Amsterdam: G+B Arts International.
- Andersen, J. (2003), 'Zwischen "Community empowerment" und Korporatismus der Eliten - der Kampf um die Stadtentwicklungspolitik in Kopenhagen', *Planungsrundschau* 7: 1-16.
- ANWB (1998), *Stad en land na 2000. Visie op de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland*, Den Haag: ANWB.
- Asbeek Brusse, W., H. van Dalen en B. Wissink (2002), *Stad en land in een nieuwe geografie. Maatschappelijke veranderingen en ruimtelijke dynamiek*, WRR Voorstudies en achtergronden nr. 112, Den Haag: Sdu Uitgevers.
- Atelier voor Ontwerp en Onderzoek [AVL] (2003), *Verborgene Land. Casus Chinaland in Italië*, Den Haag: Ruimtelijk Planbureau.
- 'Avantis: Vereenbarkeit von Natur und Gewerbe' (2000), *Avantis Informationsserie - Folge 3: Arbeiten und Umwelt* juni.
- Bangma, K.L. en H.H.M. Peeters (2003), *Kleinschalig ondernemen. Structuur en ontwikkeling van het Nederlandse MKB*, Zoetermeer: EIM.
- Basilico, G. en S. Boeri (1998), *Italy. A cross section of a country*, Zürich/Berlijn/New York: Scalo.
- Bauman, Z. (2000), *Liquid modernity*, Cambridge: Polity Press.
- Becattini, G. (2001), *The caterpillar and the butterfly. An exemplary case of development in the Italy of the industrial districts*, Florence: Felice Le Monnier.
- Beckers, Th. (1999), 'Het landschap als kijktuif', pp. 235-250 in J. Kolen en T. Lemaire (red.), *Landschap in meervoud. Perspectieven op het Nederlandse landschap in de 20ste/21ste eeuw*, Utrecht: Uitgeverij Jan van Arkel.
- Berenstein, J. (2003), *Esthétique des favelas*, Parijs: L'Harmattan.
- Bontje, M. (2003a), 'Onbegrensde deconcentratie. De mythe van het stedelijk veld', *Agora. Tijdschrift voor sociaal-ruimtelijke vraagstukken [themanummer De nevelstad]* 3: 24-27.
- Bontje, M. (2003b), 'A "planner's paradise" lost? Past, present and future of Dutch national urbanization policy', *European Urban and Regional Studies* 10: 135-151.
- Boonen, K. en R. Smits (2003), 'Ruimtelijke patronen van de Vlaamse nevelstad. Landbouwersfamilies in het Waasland', *Agora. Tijdschrift voor sociaal-ruimtelijke vraagstukken [themanummer De nevelstad]* 3: 16-18.
- Brand, A. (2002), *Het stedelijk veld in opkomst. De transformatie van de stad in Nederland gedurende de tweede helft van de twintigste eeuw*, Overveen: Ongepubliceerd Proefschrift.
- Bunschoten, R. en Chora (2001), *Urban flotsam*, Rotterdam: 010 Uitgevers.
- Burie, J.B. (1966), *Stedelijkheid als driedimensionaal fenomeen: Een poging tot verheldering*, Utrecht: Sociologisch Instituut, Rijksuniversiteit Utrecht, Mededeling no. 35.
- Cammen, H. van der, en L. de Klerk (2003), *Ruimtelijke Ordening. Van grachtengordel tot Vinex-wijk*, Utrecht: Het Spectrum.
- Castells, M. (1996), *The information age. Economy, society and culture. Volume 1: The rise of the network society*, Oxford: Blackwell.
- Castells, M. (1997), *The information age. Economy, society and culture. Volume 2: The power of identity*, Oxford: Blackwell.
- Castells, M. (1998), *The information age. Economy, society and culture. Volume 3: End of millennium*, Oxford: Blackwell.

- Choay, F. (1980), *Le règne et le modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Parijs: Seuil.
- Colenbrander, B. (1994), '1700 vliegtuigen per dag. Profiel van een druk tussengebied in de Randstad: de Haarlemmermeerpolder', *Archis* 4: 52-61.
- Cristiana Guide* (1996), Kopenhagen.
- Cupers, K. en M. Miessen (2002), *Spaces of uncertainty*, Wuppertal: Müller und Busmann.
- Dammers, E., J. Klijn, R. Kranendonk, N. van der Windt en H. Kroon (2002), *Innoveren in de groene ruimte: een verkenning van methoden*, Wageningen: Alterra.
- Dehaene, M. en M. Loopmans (2003), 'De argeloze transformatie naar een diffuse stad. Vlaanderen als nevelstad', *Agora. Tijdschrift voor sociaal-ruimtelijke vraagstukken [themanummer de nevelstad]* 3: 4-6.
- Dicken, P. (1998), *Global shift. Transforming the world economy*, New York: Guilford.
- Dinther, M. van, B. Dirks, A. Koper, D. Sijmons en B. Wagendorp (2002), *Parkstad Nederland. Stad wordt land wordt stad*, Den Haag/Amsterdam: Nirov en de Volkskrant.
- Domański, B. (1998), 'Gliwice/Gleiwitz, Oberschlesien: Erfolgssuche in einer Problemregion', *Geografische Rundschau [themanummer Polen]* 50: 35-41.
- Donner, J.P.H. (1996), 'De toekomst van het ruimtelijke planningstelsel', 10 pp. in Rijksplanologische Dienst, *Conferentie ruimtelijk planningstelsel op weg naar de volgende eeuw*, Den Haag.
- Douglas, M. (1966), *Purity and danger. An analysis of the concepts of pollution and taboo*, London/New York: Routledge and Kegan Paul.
- Duivenvoorden, A. en E. van Vossen (1996), *De Toscaanse corridor regio; een regionaal geografische analyse*, Utrecht: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen Rijksuniversiteit Utrecht.
- Esser, B. (1998), 'Das Selbstverständnis einer Nation. Von der ersten Teilung Polens bis zum ende des Sozialismus', *Geografische Rundschau [themanummer Polen]* 50: 12-16.
- European Commission (1997), *The EU compendium of spatial planning systems and policies*, Luxemburg: Office for Official Publications of the European Commission.
- Financieel Dagblad*, (2003), 'Het bestemmingsplan blijkt niet langer heilig', 25 november: 3.
- Folkers, J. (1995), 'Zuid-Limburg zeer in trek bij Japanse bedrijven', *Agora. Tijdschrift voor sociaal-ruimtelijke vraagstukken [themanummer Zuid-Limburg]* mei: 12-13.
- Friedmann, J. en J. Miller (1965), 'The urban field', *Journal of the American Institute of Planners*, november: 312-320.
- Frijters, E. en P. van Veelen (2004), 'Krimp en de stad', *Archis [themanummer Is Shrinking]* 1: 41-57.
- Galle, M., F. van Dam, P. Peeters, L. Pols, J. Ritsema van Eck, A. Segeren, F. Verwest (2004), *Duizend dingen op een dag. Een tijdsbeeld uitgedrukt in ruimte*, Den Haag/Rotterdam: Ruimtelijk Planbureau en NAI Uitgevers.
- Geyter Architects, X. de (2002), *After Sprawl. Research for the contemporary city*, Rotterdam/Antwerpen: NAI Uitgevers en de Singel.
- Gielda [=markt] Gliwice (2004) [http://www.gielda.gliwice.pl/...](http://www.gielda.gliwice.pl/)
- Gordijn, H., W. Derksen, J. Groen, H.L. Pálsdóttir, M. Piek, N. Pieterse en D. Snellen (2003), *De ongekende ruimte verkend*, Den Haag/Rotterdam: Ruimtelijk Planbureau en NAI Uitgevers.
- Gorzelaak, G. (2000), 'Decentralization, Regional Development and Regional Policies', *Informationen zur Raumentwicklung* 7/8: 349-359.
- Graham, S. en S. Marvin (2001), *Splintering urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, London: Routledge.
- Gramberg, P. (1995), 'Skieën en recreëren op voormalige mijnterreinen', *Agora. Tijdschrift voor sociaal-ruimtelijke vraagstukken [themanummer Zuid-Limburg]* mei: 10-11.

297

- Hamers, D. en R. Rutte (2003), 'Verborgen land: probleem of kans?', *Ruimte in Debat* 6: 2-13.
- Harten, J.D.H. (1989), 'Die Verstädterung der Niederlande und der Einfluss der Städte des Rhein-Maas-Deltas auf das Umland in der frühen Neuzeit', *Siedlungsforschung. Archäologie-Geschichte-Geographie* 7: 131-147.
- Harts, J.J. en H. Ottens (1998), 'Sontstad à la Randstad? Nieuwe perspectieven voor de Sontregio en Kopenhagen', *Geografie* 7: 4-7.
- Hemel, Z. (2000), 'Verstrooiing binnen netwerken. Een nieuwe visie op de stad', *Stedebouw en Ruimtelijke Ordening [themanummer netwerksteden]* 2: 3-5.
- Hinz, M. (2001), 'Italiens Zentralismus und die Kompetenzen seiner Regionen. Eine historisch-politische Perspektive', *Geografische Rundschau [themanummer Italië]* 53: 10-15.
- Hoekveld, G.A., R.B. Jobse, J. van Weesep en F.M. Dieleman (1978), *Geografie van stad en platteland in de westerse landen*, Bussum: Unieboek.
- Hotz, F.B. (1984), 'Dood weermiddel', pp. 7-30 in *Dood weermiddel en andere verhalen*, Amsterdam: De Arbeiderspers. Oorspronkelijke druk 1976.
- Jacobs, J. (1984), *Cities and the wealth of nations*, New York: Random House.
- Jacobs, S. (2002), 'Introduction. Shreds of boring postcards: Toward a posturban aesthetics of the generic and the everyday', pp. 15-48 in Ghent Urban Studies Team (red.), *Post, ex, sub, dis. Urban fragmentations and constructions*, Rotterdam: 010 Uitgevers.
- Keken, K. van (2003), 'Hoeren en handgranaten', *Volkskrant Magazine* 25 oktober: 26-29.
- Keuning, H.J. (1979), *Kaleidoscoop der nederlandse landschappen. De regionale verscheidenheid van Nederland in historisch-geografisch perspectief*, Den Haag: Martinus Nijhoff.
- Kinder, H. en W. Hilgemann (1967), *Sesam Atlas bij de Wereldgeschiedenis. Kaarten en chronologisch overzicht. 2: Van de Franse Revolutie tot heden*, Baarn: Bosch en Keuning.
- Kleis, R. (2003), 'Meer mogelijk in lege stal', *Eindhovens Dagblad* 27 november.
- Knaap, G.A. van der (2002), *Stedelijke bewegingsruimte. Over veranderingen in stad en land*, WRR Voorstudies en achtergronden nr. 113, Den Haag: Sdu Uitgevers.
- Københavns Kommune (2004) [http://www.kbhbase.kk.dk/...](http://www.kbhbase.kk.dk/)
- Koper, A. (2003), 'En maar wachten op al die nieuwe woningen', *de Volkskrant* 20 oktober: 2.
- Kraus, H., E. Meynen, H. Mortensen en H. Schlesinger (1959), *Atlas Östliches Mitteleuropa*, Bielefeld: Velhagen en Klasing.
- Liebmann, C. Chr. (1989), 'Geomorphologische Gliederung und Landschaftseinheiten Polens', pp. 27-41 in H. Grees en G. Kohlhepp (red.), *Ostmittel- und Osteuropa. Beiträge zur Landeskunde*, Tübingen: Geographischen Institut der Universität Tübingen.
- Löffler, B. en H.-G. Wehling (1986), 'Polens politische Kultur. Neben einer nationalen politische Kultur gibt es ausgeprägte regionale besonderheiten', pp. 47-57 in H.-G. Wehling (red.), *Polen*, Stuttgart/Berlijn/Keulen/Mainz: Kohlhammer.
- Lucas, P. en G. van Oort (1993), *Dynamiek in een stadsrandzone. Werken en wonen in de stadsrandzone van de agglomeratie Utrecht*, Utrecht: Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap/Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen Rijksuniversiteit Utrecht.
- Luttikhuis, P. (2003), 'Pippi Langkous is uitgetoverd. Het naderende einde van de modelverzorgingsstaat', *NRC Handelsblad* 6 september: 29.
- Mak, G. (2001), *Het ontsnapte land* (2de herziene druk), Amsterdam en Antwerpen: Uitgeverij Atlas. Oorspronkelijke druk: 1998.
- Matthiessen, C.W. (2000), 'Bridging the Øresund: potential regional dynamics. Integration of Copenhagen (Denmark) and Malmö-Lund (Sweden). A cross-border project on the European metropolitan level', *Journal of transport geography* 8: 171-180.
- Messerschmidt, E., (1999) 'Kopenhagen trekt Scandinavië bij Europa. Cultuur- en kenniscentra basis Øresund-regio', *de Architect* juli-augustus: 26-33.

- Meulder, B. de, en M. Dehaene (2001), *Atlas Zuidelijk West-Vlaanderen; Fascikel 1*, Kortrijk: Anno'02.
- Meulder, B. de, en M. Dehaene (2002), 'Hybride figuren in de nevelstad: retroactieve stedenbouw van het Vlaamse stadslandschap', *de Architect* 12: 33-37.
- Meulder, B. de, en M. Dehaene (2003), 'Over bricoleren, kamperen en de kunst van het tuinieren. Bedrijven in het Zuid-West-Vlaamse landschap', *Achtergrond* 1: 25-44.
- Meulder, B. de, en O. Devisch (2002), *Atlas Zuidelijk West-Vlaanderen; Fascikel 3 Wevelgem*, Kortrijk: Anno'02.
- Meulder, B. de, en T. Vandenbroucke (2004), *Zwevegem Transformator. Atlas Zuidelijk West-Vlaanderen; Fascikel 5*, Kortrijk: Leiedal.
- Michiels, J.C.M. en W.M. Wessel (1991), 'Leer en schoenen. Een fietstocht door de Langstraat tussen Waalwijk en Rijen', pp. 104-119 in P. Nijhof e.a., *Langs pakhuizen, fabrieken en water-torens. Industrieel-archeologische routes in Nederland en België*, Utrecht/Antwerpen: Kosmos.
- Milieufederatie Flevoland (1997), *Stad en land in nieuw verband. Een visie op duurzame stedelijke ontwikkeling in Flevoland*, Lelystad.
- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (1999), *Nota Belvedere. Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting*, Zoetermeer: Ministerie van OC&W.
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2001a), *Levende Stad: 10 essays over netwerkverstedelijking*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2001b), *Ruimte maken, ruimte delen. Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening*, Den Haag: Ministerie van VROM, Rijksplanologische Dienst.
- Moosdijk, J. van de (1966), 'Een evaluatie van het "Rural-urban continuüm"', *Mens en maatschappij* 20-27.
- Morris, A.E.J. (1997), *History of urban form. Before the Industrial Revolutions*, Harlow: Longman.
- Nio, I. en A. Reijndorp (1997), *Groeten uit Zoetermeer. Stedebouw in discussie*, Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Oort, F. van, O. Raspe en D. Snellen (2003), *De ruimtelijke effecten van ICT*, Den Haag/Rotterdam: Ruimtelijk Planbureau en NAI Uitgevers.
- Parkstad Limburg. Profiel Parkstad Limburg: ruimte voor duurzame economische ontwikkeling* (1998), Heerlen: Parkstad Limburg.
- Pater, B. de, P. Groote, K. Terlouw en anderen (2002), *Denken over regio's. Geografische Perspectieven*, Bussum: Uitgeverij Coutinho.
- Partij van de Arbeid (1997), *Meer stad, meer land*, Amsterdam: PvdA.
- Pawlitta, M. (1986), 'Een kleine Wirtschaftsgeographie Polens. Bevölkerung, Wirtschaftsstruktur, Umweltproblematik', pp. 73-90 in H.-G. Wehling (red.), *Polen*, Stuttgart/Berlijn/Keulen/Mainz: Kohlhammer.
- Ploeg, J.D. van der (2002), 'Landelijk gebied: kapitaal of kruitvat?', pp. 89-99 in Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Academische reflecties. De wetenschap aan het woord over de Vijfde Nota*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- Porter, M. (1998), *On competition: competing across locations*, Cambridge: Harvard Business School Press.
- Projectteam Waalboss (2001), *Inventarisatie stedelijke regio Waalboss*, 's-Hertogenbosch: Provincie Noord-Brabant.
- Provincie Limburg (2003), *Limburg in cijfers 2003*, Maastricht: Provincie Limburg.
- Pütz, R. (1998), 'Polen im Transformationsprozess. Wirtschaftsäumliche Disparitäten beim Übergang vom Plan zum Markt', *Geografische Rundschau [themanummer Polen]* 50: 4-11.

- Raad voor het Landelijke Gebied (1997), *Stad en land in groen verband. Advies voor de ordening van stad en land*, RLG 97/3, Amersfoort.
- Refshaleoen (2004) [http://www.refshaleoen.dk/...](http://www.refshaleoen.dk/)
- Reijndorp, A., V. Kompier, S. Metaal, I. Nio, en B. Truijens (1998), *Buitenwijk. Stedelijkheid op afstand*, Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Reijndorp, A. (2001), 'De maakbaarheid van stedelijkheid: een stadssociologisch gezichtspunt', pp. 36-39 in Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Levende Stad: 10 essays over netwerkverstedelijking*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- Renes, J. (1988), *De geschiedenis van het Zuidlimburgse cultuurlandschap*, Assen: Van Gorcum.
- Rijksvoorlichtingsdienst (2003), *Persbericht ministerraad*, 19 december.
- Rother, K. (2001), 'Italië am begin des 21. Jahrhunderts', *Geografische Rundschau [themanummer Italië]* 53: 4-9.
- Sassen, S. (1999), *Globalisering. Over mobiliteit van geld, mensen en informatie*, Amsterdam: Van Gennep.
- Sassen, S. (1994), *Cities in a world economy*, Thousand Oaks: Pine Forge/Sage.
- Sassen, S. (1996), *Losing control? Sovereignty in an age of globalization*, New York: Columbia University Press.
- Sassen, S. (1991), *The global city: New York, London, Tokio*, Princeton: Princeton University Press.
- Schmal H. (1985), 'Rommelzone en recreatiegebied. De stadsrand van Haarlem', pp. 40-43 in M.W. Heslinga, A.P. de Klerk, H. Schmal, T. Stol en A.J. Thurkow, *Nederland in kaarten. Verandering van stad en land in vier eeuwen cartografie*, Ede/Antwerpen: Zomer en Keuning.
- Schuur, J. (2003), 'Buytentimmeringe', *Ruimte in Debat* 6: 2-13.
- Secchi, B. (1984), 'La forma del discorso urbanistico e il territorio', *Archivio di studi urbani e regionali*, 24.
- Sieverts, Th. (1999), *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land* (3de druk), Braunschweig/Wiesbaden: Vieweg. Oorspronkelijke druk: 1997.
- Silesia-region (2004) [http://www.silesia-region.pl/...](http://www.silesia-region.pl/)
- Smith, C.T. (1978), *An historical geography of Western Europe before 1800*, Londen: Longman.
- Soja, E.W. (2000), *Postmetropolis. Critical studies of cities and regions*, Oxford: Blackwell.
- Somers, M. (2003), 'Rechtdoor naar Velgenland. De ongeordende schoonheid van rommelterreintjes', *NRC Handelsblad* 26 september: 22 (Cultureel Supplement).
- Stichting WerkSpoor (2002), *11 ha. Het Storkterrein in Amsterdam verkend door kunstenaars en onderzoekers*, Amsterdam: Stichting WerkSpoor/Uitgeverij De Balie.
- Stillers, L. (2004), *Stillers omgang. Een ontdekkingsreis rond Amsterdam*, Amsterdam: De Prom.
- Stol, T. (1985), 'Ondergronds en bovengronds. De korte bloei van de Limburgse mijnindustrie', pp. 204-207 in M.W. Heslinga, A.P. de Klerk, H. Schmal, T. Stol en A.J. Thurkow, *Nederland in kaarten. Verandering van stad en land in vier eeuwen cartografie*, Ede/Antwerpen: Zomer en Keuning.
- Storper, M. (1997), *The Regional World; territorial development in a global economy*, New York: The Guildford Press.
- Strootman, B. en J.-P. Corten (1997), 'Langstraat', pp. 84-87 in B. Bouwens e.a., *Lijnen door het Brabantse Land. 200 jaar verkeersinfrastructuur in Noord-Brabant 1796-1996*, Zwolle: Waanders.
- Tangkjær, C. (1997), 'Sound of conversations - creating regional realities', pp. 2-25 in L. Lyck en P.O. Berg (red.), *The Øresund Regionbuilding*, Kopenhagen: Frederiksberg Bogtrykkeri.
- Tangkjær, C. (2000), 'Øresund as an open house: Strategy by invitation', pp. 165-190 in P.O. Berg, A. Linde-Laursen en O. Löfgren (red.), *Invoking a transnational Metropolis*, Lund: Lund University Press.

- Taverne, E. (1994), 'Randstad Holland. Horizons van een verstrooide stad', *Archis* 7: 26-51.
- Terreehorst, P. (2002), 'Think Local', pp. 102-115 in Stichting WerkSpoor, *11 ha. Het Storkterrein in Amsterdam verkend door kunstenaars en onderzoekers*, Amsterdam: Stichting WerkSpoor/Uitgeverij De Balie.
- Twilt, M. van (2001), 'Beleid maken voor de freezone. Vrijplaatsen uit nood geboren', *Stedebouw en Ruimtelijke Ordening [themanummer Freezoning]* 4: 11-16.
- Ubachs, P.J.H. (2000), *Handboek voor de geschiedenis van Limburg*, Hilversum: Verloren.
- Urban Catalyst (2004) [http://www.urbancatalyst.de/...](http://www.urbancatalyst.de/)
- Vaessens, R.C.M. (2003), *Limburg aan het werk 2002*, Maastricht: Etil.
- Veldhuis, W. (2003), 'The matrix. Een strategie voor stedelijke vernieuwingsplannen', *Archis* 3: 92-95.
- Ven, G. van de (1993), *Leefbaar Laagland. Geschiedenis van de waterbeheersing en landaanwinning in Nederland*, Utrecht: Matrijs.
- Vossen, E. van, en A. Duivenvoorden (1998), 'De Toscaanse corridorregio: een door het "campanilismo" versnipperde stedenrij', pp. 309-322 in J. Hauer, B. de Pater, L. Paul en K. Terlouw (red.), *Steden en streken. Geografische opstellen voor Gerard Hoekveld*, Assen: Van Gorcum.
- Vries, B.M.A. de, en J. Th. Lindblad (2000), 'Groei en depressie: 1850-1940', pp. 253-290 in B.M.A. de Vries (red.), *Van agrarische samenleving naar verzorgingsstaat. Demografie, economie, maatschappij en cultuur in West-Europa, 1450-2000*, Groningen: Martinus Nijhoff.
- Vries, J. de (2003), 'Richtingloze ruimtelijke ordening', *Stedebouw en Ruimtelijke Ordening [themanummer Crisis]* 2: 6-9.
- Vuijsje, H. (2003), *Schuijfgroen. Een wandeling langs de grens van Amsterdam* (met foto's van Marian van de Veen-van Rijk), Amsterdam/Antwerpen: Uitgeverij Contact.
- Wagt, M. van der, en J. Kürschner (2004), 'Wie is er bang voor tussenland? Het oncontroleerbare verkend', *Stedebouw en Ruimtelijke Ordening [themanummer Techno-regimes]* 2: 74-77.
- Weclawowicz, G. (1996), *Contemporary Poland. Space and society*, Londen: UCL Press.
- Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (1998), *Ruimtelijke ontwikkelingspolitiek*, Rapporten aan de regering nr. 53, Den Haag: Sdu Uitgevers.
- Wezenaar, H. (1994), *Buiten westen. Planologie op avontuur aan de stadsrand*, Den Haag: Sdu Uitgeverij.
- Wieland, J.M.H. (red.) (1989), *Kleine atlas voor de geschiedenis van de beide Limburgen*, Leeuwarden/Maastricht: Eisma.
- Wissink, B. en W. Asbeek Brusse (2003), 'Ruimtelijke ordening in een Nieuwe Geografie. Een herbezinning', *Stedebouw en Ruimtelijke Ordening [themanummer Crisis]* 2: 10-20
- Zijlma, M. (1986), *Toscane: land van kunst en cultuur. Etrusken, Middeleeuwen en Renaissance*, De Bilt: Cantecler.

**Eric Frijters** (1972) is architect en freelance redacteur. Hij studeerde bouwkunde aan de Technische Universiteit Eindhoven en de Universiteit Karlsruhe (D) en volgde onderwijs bij de Faculteit Wijsbegeerte aan de Universiteit van Amsterdam. Hij deed onderzoek naar dichtheid in het landelijk gebied en publiceerde onlangs *Farmtycoon. Ontwerponderzoek naar een AgriBusinessCluster-Park* (Wageningen 2003).

**David Hamers** (1971) is cultuurwetenschapper en econoom. Eind 2003 promoveerde hij aan de Faculteit der Cultuurwetenschappen van de Universiteit Maastricht op het proefschrift *Tijd voor sub-urbia. De Amerikaanse buitenwijk in wetenschap en literatuur* (Amsterdam 2003). Hij is als onderzoeker verbonden aan het Ruimtelijk Planbureau.

**Rainer Johann** (1972) is architect en stedenbouwkundige. Hij studeerde aan de school voor architectuur in Keulen (D) en aan de Technische Universiteit Delft. Johann werkte bij architectuur en stedenbouwkundig bureau KCAP/ASTOC (Keulen/Rotterdam), bij landschapsarchitecten Juurlink en Geluk (Rotterdam). Ook werkte hij samen met adviesbureau Urban Unlimited (Rotterdam/Brussel) en landschapsarchitecten H+N+S (Utrecht).

**Juliane Kürschner** (1974) is planoloog. Zij studeerde aan de Universiteit Dortmund (D) en de Universiteit Paris IV, Sorbonne (F). In verschillende verbanden is zij bezig geweest met stedelijke ontwikkeling in Europa. Nu werkt zij aan de ontwikkeling van Amsterdam bij de Dienst Ruimtelijke Ordening.

**Han Lörzing** (1946) is landschapsarchitect. Hij schreef boeken en artikelen over planning en ontwerp, waaronder *The Nature of Landscape, A Personal Quest* (Rotterdam 2001). Tegenwoordig werkt Lörzing als sectordirecteur bij het Ruimtelijk Planbureau en geeft hij les aan de Technische Universiteit Eindhoven.

**Kersten Nabielek** (1971) is architect en werkte voor BUS Architektur (Wenen, O) en MVRDV (Rotterdam). Hij studeerde bouwkunde aan de Technische Universiteit Wenen (O), School of Architecture, Portsmouth (GB) en University of Michigan, Ann Arbor (VS). In 2003 was Nabielek betrokken bij de oprichting van YEAN, een internationaal onderzoeksnetwerk met leden in Wenen, Bordeaux en Rotterdam. Hij is onderzoeker en ontwerper bij het Ruimtelijk Planbureau.

**Reinout Rutte** (1972) is stads- en architectuurhistoricus. Hij promoveerde aan de Faculteit der Geesteswetenschappen van de Universiteit van Amsterdam op *Stedenpolitiek en stadsplanning in de Lage Landen (12de-13de eeuw)* (Zutphen 2002). Hij is nu universitair docent bij de sectie geschiedenis aan de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Delft.

**Peter van Veelen** (1977) studeerde landschapsarchitectuur aan de Wageningen Universiteit. Hij specialiseerde zich in de herstructurering van naoorlogse woonwijken vanuit het perspectief van de buitenruimte. Hij is werkzaam als landschapsarchitect.

**Marijn van der Wagt** (1977) werkt aan diverse aspecten van de stedelijke omgeving. Ze studeerde architectuur aan de Technische Universiteit Delft en is als historica in opleiding aan de Universiteit Leiden. Ze was werkzaam als zelfstandig onderzoeker en als adviseur duurzame bouw en stedenbouw voor bureau BOOM in Delft. Momenteel is zij als gastdocent verbonden aan de Technische Universiteit Delft.

De bronvermelding van de afbeeldingen staat in de bijschriften. Van de afbeeldingen die geen bijschrift hebben, volgt hier de bronvermelding, onder vermelding van het paginanummer. Alle foto's zijn gemaakt door Atelier Verborgten Land. Ze zijn genomen in 2003, behalve de foto's in Nieuwkuijk. Die zijn uit 2004.

Omslag, Iolo, bij Prato, Italië

#### Inleiding

p. 15, GPS-systeem Renault Laguna, bij Nieuwkuijk

p. 15, Havengebied Kopenhagen, Denemarken

p. 17, ADM-terrein, Westelijk Havengebied, Amsterdam

p. 17, ADM-terrein, Westelijk Havengebied, Amsterdam

pp. 24-25, Krakow, Polen

pp. 26-27, Havengebied Kopenhagen, Denemarken

pp. 28-29, bij Montramito, Italië

pp. 30-31, Landgraaf

pp. 32-33, ADM-terrein, Westelijk havengebied, Amsterdam

pp. 34-35, Waalwijk

#### Positionering

p. 41, Katowice, Polen

p. 41, Katowice, Polen

p. 45, Tilburg

p. 45, Tilburg

p. 51, Kerkrade/Landgraaf

p. 51, Zuidtangent bij Vijfhuizen

p. 53, Stellinghof, Vijfhuizen

p. 53, Tychy, Polen

#### Europa

pp. 80-81, Katowice, Polen

pp. 82-83, Polen: Opper-Silezië 1:250.000

p. 99, Katowice, Polen

p. 99, Sosnowiec, Polen

pp. 108-109, Havengebied Kopenhagen, Denemarken

pp. 110-111, Denemarken-Zweden: Øresund 1:250.000

p. 117, Havengebied Kopenhagen, Denemarken

p. 117, Øresundbrug, Denemarken-Zweden

p. 129, Havengebied Malmö/Limhamn, Zweden

p. 129, Havengebied Malmö/Limhamn, Zweden

pp. 132-133, bij Montramito, Italië

pp. 134-135, Italië: Arnovallei 1:250.000

pp. 166-167, De Locht

pp. 168-169, Limburg en omgeving 1:250.000

p. 177, De Locht

p. 177, De Locht

pp. 196-197, De Hoek

pp. 198-199, Holland en omgeving 1:250.000

p. 219, Boesingheliede

p. 219, De Liede

pp. 224-225, Nieuwkuijk

pp. 226-227, Brabant 1:250.000

p. 255, Son

#### Conclusie

p. 263, Katowice, Polen

p. 263, Heerlen

p. 265, Havengebied Kopenhagen, Denemarken

p. 265, ADM-terrein, Westelijk Havengebied, Amsterdam

p. 267, Iolo, bij Prato, Italië

p. 267, Nieuwkuijk

## Colofon

*Tussenland* is het eindproduct van Atelier Verborgen Land (AVL), dat van 1 maart 2003 tot 1 maart 2004 onderzoek deed in opdracht van het Ruimtelijk Planbureau.

Atelier Verborgen Land bedankt:

L. Albrechts, D. Babalis, G. Bianchi,  
G. Borger, R. Bothof, M. Brachi,  
H. van der Cammen, B. Davy, M. Dehaene,  
A. Delbono, S. Denko, K. Faber,  
B. Domański, P. Giovannini, H. Groen,  
E. ten Heuvelhof, M. Honselaar, J. Houwer,  
T. Janowski, J. Janssen, A. Jolles,  
H. Keizer, E. Kerremans, G. Koolen,  
J. Lambooy, A. Lodder, K. Mateja,  
B. de Mulder, T. van Nieuwkoop,  
R. Olszewski, W. de Poel, A. Poggiali,  
A. Ratti, A. Reijndorp, M. Reinders,  
M. Somers, F. van der Steen, L. Stiller,  
K. Tarasek, C. Tangkjaer, P. Vannucchi,  
I. van Veen, B. Vendrig, J. Voorstenbosch,  
E. Vos, E. van Vossen, L. Wiersma,  
A. Wyzykowski, C. Zedda, A. van Zeulen  
en T. Zwanikken.

Dank ook aan alle medewerkers van het Ruimtelijk Planbureau die ons hebben bijgestaan en geadviseerd, met name Hans van Amsterdam, Huib den Boer, Marnix Breedijk, Sjoerd van der Leij, Christa Lübke, Gisela Mohaboe, Frank van Oort, Otto Raspe, Johan van der Schuit, Jan Schuur, Femke Verwest en Ries van der Wouden.

### Onderzoek

Eric Frijters, David Hamers,  
Rainer Johann, Juliane Kürschner,  
Kersten Nabielek, Reinout Rutte,  
Peter van Veelen, Marijn van der Wagt

### Projectassistentie

Susy Soekimin

### Grafische ondersteuning

Jacopo Tenani, Christina Tölle

### Kaarten, modellen, tabellen,

### diagrammen en grafieken

Atelier Verborgen Land

### Foto's

Atelier Verborgen Land

### Projectcoördinatie

Han Lörzing

### Eindredactie

Simone Langeweg

### Grafisch ontwerp

Typography Interiority & Other Serious  
Matters, Den Haag

### Druk

Drukkerij Die Keure, Brugge

### Productie

Typography Interiority & Other Serious  
Matters, Den Haag en NAi Uitgevers,  
Rotterdam

© 2004 NAi Uitgevers, Rotterdam/  
Ruimtelijk Planbureau, Den Haag

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Voor zover het maken van reprografische verveelvoudigingen uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16 h Auteurswet 1912 dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, [www.reprorecht.nl](http://www.reprorecht.nl)). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) kan men zich wenden tot de Stichting PRO (Stichting Publicatie- en Reproductierechten Organisatie, Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, [www.cedar.nl/pro](http://www.cedar.nl/pro)).

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Beeldrecht te Amsterdam

© 2004, c/o Beeldrecht Amsterdam

NAi Uitgevers is een internationaal georiënteerde uitgever, gespecialiseerd in het ontwikkelen, produceren en distribueren van boeken over architectuur, beeldende kunst en verwante disciplines.

[www.naipublishers.nl](http://www.naipublishers.nl)

ISBN 90 5662 373 7