

De staat van de ruimte 2010

De staat van de ruimte 2010

Deerschikking van
stedelijk Nederland



Planbureau voor de Leefomgeving

De staat van de ruimte 2010: de herschikking van stedelijk Nederland

© Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)

Den Haag/Bilthoven, 2010

ISBN: 978-90-78645-36-8

Contact: jan.ritsemavaneck@pbl.nl

U kunt de publicatie downloaden of bestellen via de website www.pbl.nl, of opvragen via reports@pbl.nl onder vermelding van het ISBN-nummer en uw postadres.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: Planbureau voor de Leefomgeving, de titel van de publicatie en het jaartal.

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) is het nationale instituut voor strategische beleidsanalyses op het gebied van milieu, natuur en ruimte. Het PBL draagt bij aan de kwaliteit van de politiek-bestuurlijke afweging door het verrichten van verkenningen, analyses en evaluaties waarbij een integrale benadering vooropstaat. Het PBL is voor alles beleidsgericht. Het verricht zijn onderzoek gevraagd en ongevraagd, onafhankelijk en altijd wetenschappelijk gefundeerd.

Planbureau voor de Leefomgeving

Vestiging Den Haag

Postbus 30314

2500 GH Den Haag

T 070 3288700

F 070 3288799

E: info@pbl.nl

www.pbl.nl

Vestiging Bilthoven

Postbus 303

3720 AH Bilthoven

T 030-2742745

F 030-2744479

Voorwoord

Het ruimtelijk beleid staat voor grote opgaven in de stedelijke regio. Opgaven zoals de herstructurering van oude wijken en bedrijventerreinen, het behouden en stimuleren van de economische vitaliteit van de regio, het anticiperen op de gevolgen van klimaatverandering en het verbeteren van de leefbaarheid in de wijken. Deze opgaven vragen van beleidsmakers dat ze op een nieuwe manier gaan nadenken over de stad.

Deze *Staat van de ruimte* heeft de herschikking van stedelijk Nederland als onderwerp: hoe de plekken in de stad veranderen en hoe mensen die plekken op verschillende manieren gebruiken. In acht hoofdstukken schetsen we de opvallende ontwikkelingen in een aantal karakteristieke stedelijke milieus: historische binnensteden, stationslocaties, werklocaties, stedelijke woonwijken, grootschalige winkellocaties en de bebouwde en groene gebieden rondom de traditionele stad.

Een nieuwe manier van nadenken over de stad vergt het loslaten van de traditionele termen; wie praat over 'centrum' en 'periferie' dreigt de locaties aan de buitenkant van de stedelijke regio stiefmoederlijk te behandelen. De buitenkant verdient meer aandacht dan de term 'periferie' suggereert. Een sterke stedelijke regio bestaat niet eenvoudigweg uit een centrum en periferie, maar uit een grote diversiteit aan sterke milieus, met goed functionerende binnensteden, stationsomgevingen, en inclusief grootschalige winkel- of recreatiemilieus, aantrekkelijke parken en sportvelden.

Door te kijken naar de stad als een diversiteit van sterke plekken ontstaan nieuwe aanknopingspunten om de kansen of bedreigingen van het stedelijk gebied te benutten, respectievelijk af te wenden. Aan ruimtelijke planners de taak om de kwaliteit van en samenhang tussen die verschillende plekken te ontwikkelen en te waarborgen.

Prof. dr. M.A. Hajer

Inhoud

■ Voorwoord 5

Bevindingen 9

- De staat van de ruimte 2010: de herschikking van stedelijk Nederland 11
 - Samenvatting 11
 - Inleiding 12
 - Ontwikkelingen in de stedelijke milieus: voortdurende verandering 16
 - Stedelijkheid als kwaliteit van een regio 23
 - Van inzicht naar visie: bouwstenen voor een planning van de stedelijke regio 24
 - Diversiteit en de grote opgaven voor de nieuwe stedelijke regio 28
 - Tot slot 30

Beeldessay 33

■ Statistisch moment 35

Verdieping 53

- 1 De economische transformatie van historische binnensteden 55
 - 1.1 Inleiding 55
 - 1.2 Van de postindustriële stad naar de creatieve stad 56
 - 1.3 De nieuwe producenten in de binnenstad 57
 - 1.4 De nieuwe consumenten in de binnenstad 59
 - 1.5 Nieuwe producenten in de Nederlandse binnenstad 1996-2008 60
 - 1.6 Twee binnenstadsgebieden 64
 - 1.7 Synthese 67
- 2 Stationsomgevingen 69
 - 2.1 Inleiding 69
 - 2.2 Ontwikkeling van wonen en werken op stations 70
 - 2.3 Achtergrond 74
 - 2.4 Beleid en aansturing 77
 - 2.5 Enkele stations nader uitgelicht 79
 - 2.6 Synthese 86

■	3	Bedrijvendynamiek op stedelijke werklocaties	87
	3.1	Inleiding	87
	3.2	De incubatiethese herzien	89
	3.3	De functie van stedelijke werklocaties: broedplaats of groeiplaats?	90
	3.4	Ontwikkeling van stedelijke werklocaties: selectie en uitsortering?	97
	3.5	Synthese	100
■	4	Stedelijke woonmilieus: functiemenging, dichtheid en woontevredenheid	103
	4.1	Inleiding	103
	4.2	Stedelijke woonmilieus	104
	4.3	De bewoners	106
	4.4	Het oordeel van de bewoners over hun woonomgeving	107
	4.5	Een vroeg-naoorlogse en een hoogbouwwijk: twee voorbeelden	109
	4.6	Synthese: grenzen aan hermening en verdichting	113
■	5	Differentiatie van de openbare ruimte in stedelijke woonwijken	117
	5.1	Inleiding	117
	5.2	Frictie in de openbare ruimte: de onvoorspelbaarheid van de ander	118
	5.3	Strategieën van ontmoeten en vermijden	120
	5.4	De institutionele context: oude en nieuwe producenten van publieke ruimte	121
	5.5	Differentiatie van de openbare ruimte	122
	5.6	Casestudies	126
	5.7	Synthese	131
■	6	Van ommeland naar kleurrijk stedelijk mozaïek	135
	6.1	Inleiding	135
	6.2	Vóórkomen van huishoudens en functies	136
	6.3	Relaties tussen plekken in het stadsgewest	137
	6.4	Casestudies	139
	6.5	Verplaatsingen per huishoudenstype en mobiliteitseffecten	146
	6.6	Synthese	148
■	7	Grootschalige detailhandelsmilieus	151
	7.1	Inleiding	151
	7.2	Drijvende krachten achter het ontstaan van perifere detailhandelsmilieus	152
	7.3	Ontwikkelingen op winkelgebied in de (voormalige) stedelijke periferie	155
	7.4	Gebiedsanalyse: vijf generaties meubelboulevards	161
	7.5	Synthese	165
■	8	Groene stadsranden en verstedelijkingsdynamiek	169
	8.1	Inleiding	169
	8.2	Ontwikkelingen in de stadsrandzone	171
	8.3	Casestudies	173
	8.4	Ruimtelijke ontwikkelingen in de stadsrandzone: de verre toekomst	179
	8.5	Ruimtelijke ontwikkelingen in de groene delen van de stadsrandzone: de nabije toekomst	180
	8.6	Synthese	183
■		Literatuur	185

Bevindingen



De staat van de ruimte 2010: de herschikking van stedelijk Nederland

Samenvatting

- De stad verandert: stedelijke functies veranderen van plaats en mensen gebruiken plekken op nieuwe manieren. Zo is de stad steeds meer een veelkleurig mozaïek van aan elkaar grenzende stedelijke milieus, met verschillende stedelijke kwaliteiten. Dit blijkt uit de analyse van de ontwikkelingen in stedelijke milieus – van historische binnensteden en stationslocaties tot grootschalige winkelgebieden en groene recreatiegebieden.
- Stedelijkheid beperkt zich dus niet langer tot de binnenstad. Er is eerder sprake van een veelvormige stedelijke regio.
- Een krachtige stad vraagt om een goede omgang met de contrasten tussen de stedelijke milieus. Een krachtige stad is niet alleen ‘rood’ (bebouwing), maar kenmerkt zich juist door veelkleurigheid: afwisselende combinaties van ‘rood’, ‘groen’ (natuur en recreatie) en ‘blauw’ (water).
- De verschillende stedelijke kwaliteiten kunnen in de planning worden aangegrepen als basis voor (her)ontwikkeling van milieus in de stedelijke regio: welke vormen van stedelijkheid heeft een bepaald milieu, hoe kunnen deze worden versterkt en eventueel worden aangevuld met andere kwaliteiten om succesvolle plekken in de stad te creëren?
- Het beste uit de plek halen is daarbij een eerste bouwsteen: sturen op de identiteit van een plek, inclusief het soort functies dat er op zijn plaats is en de vormen van stedelijkheid die daarbij passen. Generiek stedelijk beleid is daarvoor niet toereikend; er is een visie nodig op stedelijke milieus. Dat wil zeggen een visie op een niveau tussen de generieke planning voor gebiedstypen als geheel en de uitvoering van unieke projecten in. Bij de keuze voor de (her)ontwikkeling van een bepaald milieu kan dan worden geleerd van de ervaringen in vergelijkbare milieus in andere steden.
- Een tweede bouwsteen voor het beleid is de ontwerpopgave. Deze betreft zowel de functies als de openbare ruimte in milieus, inclusief de grenzen en overgangen daartussen. Voor een duurzame aantrekkelijke stad is het noodzakelijk om vooraf goed na te denken over de verhouding tussen bebouwingsdichtheden en de aard en omvang van de buitenruimte. Marktpartijen kunnen daaraan een bijdrage leveren, maar het is aan ruimtelijke

planners om eisen en randvoorwaarden te stellen die het publieke belang waarborgen.

- Een derde bouwsteen is de afstemming van alle bouw- en ontwikkelingsplannen op een regionaal niveau. De stedelijke regio als veelkleurig mozaïek van stedelijke milieus vergt een ruimtelijke afstemming op een hoger bestuurlijk niveau dan de stad: dat van de stedelijke regio (*daily urban system*) en zelfs dat van het Rijk. Op de schaal van de stedelijke regio betekent dit dat bestuurders, meer dan nu het geval is, een ruimtelijke visie ontwikkelen op een gebied dat de gemeentegrenzen overschrijdt. Op het niveau van het Rijk gaat het om samenwerking tussen de betrokken departementen (in relatie met lagere overheden) over sectorale grenzen heen, zoals nu al gebeurt in het rijksprogramma Randstad Urgent.
- Het denken in termen van stedelijke milieus en de stedelijke regio als kleurrijk mozaïek biedt kansen om een aantal belangrijke opgaven voor de stedelijke regio nieuwe inhoud te geven. De komende jaren zullen bijvoorbeeld plannen moeten worden gemaakt voor de integratie van de wijkagenda en de economische vitaliteitsagenda van de stad: welke milieus zijn nodig om nieuwe werkgelegenheid aan te trekken? Ook het klimaat van de stad vraagt aandacht, waarbij het niet alleen gaat om energiebesparing en hergebruik, maar ook om het koel en nat houden van de stad (en zijn parken). De oplossing voor deze opgave ligt nadrukkelijk op het regionale schaalniveau.
- Het ruimtelijk beleid staat zo voor een driedelige opgave: vormgeven aan de kwaliteit van de stedelijke milieus, vormgeven aan de verbindingen tussen die milieus onderling en zorgen voor voldoende variëteit en contrast in de hele stedelijke regio. Van ruimtelijke planners vraagt dit dat zij de kwaliteiten van en de kansen in de verschillende stedelijke milieus analyseren en waarderen.

Inleiding

Er is een levendig debat gaande over de stad, in de samenleving, de vakliteratuur en nadrukkelijk ook in het ruimtelijk beleid. De stad fungeert in dit debat tegelijk als bron van problemen en van kansen. Veel problemen worden vooral zichtbaar in de stad, denk aan de sociaaleconomische problemen die in sommige stedelijke woonwijken spelen. Tegelijkertijd verwachten burgers, bedrijfsleven en stedelijke beleidsmakers veel van de stad, bijvoorbeeld in zijn functie als motor van de economie. Ook van de kant van het Rijk kan de stad rekenen op een grote, hernieuwde belangstelling. 'Krachtige steden' is een van de hoofddoelstellingen van de *Nota Ruimte* (VROM et al. 2004). Daarbij erkent het Rijk dat juist in de stedelijke gebieden in ons land veel urgente opgaven liggen, bijvoorbeeld op het terrein van de economie, de wijken, het klimaat, de herstructurering. In de stad komen dergelijke opgaven samen: 'de stad staat voor alle opgaven in één' (Ovink & Wierenga 2009). Uiteenlopende agendapunten in de stad vragen tegelijkertijd en in samenhang om een antwoord vanuit het beleid (OC&W et al. 2008; VROM 2008).

Voor zo'n antwoord is een goed begrip van en een inhoudelijke visie op het ruimtelijk functioneren van de stad onontbeerlijk. Of liever: begrip van en visie op het ruimtelijk functioneren van de stedelijke regio. Immers, de stad is veelvormiger dan

de rode, stedelijke, vlekken op de kaart van Nederland doen vermoeden. Woonwijken, werkgebieden, wijkcentra, voorzieningencusters en groene gebieden vormen samen de ongelijksoortige bouwstenen van de stad. En deze ongelijksoortige bouwstenen staan met elkaar in verband op het schaalniveau van de regio. Uit veel verschillende plekken in de regio stellen mensen een stad samen die in hun ruimtelijke behoeften voorziet: ze wonen hier, werken daar, en recreëren, shoppen of beleven cultuur weer ergens anders (Galle et al. 2004). Bedrijven zoeken hun plek niet binnen gemeentegrenzen, maar binnen een regio, en binnen deze regio zoeken zij ook arbeidskrachten, hun belangrijkste klanten en toeleveranciers (Van Oort et al. 2006). Het dagelijks leven van zowel huishoudens als bedrijven speelt zich dus af op het schaalniveau van de regio. Spreken over de stad is onvermijdelijk spreken over de stedelijke regio (WRR 1990, Hajer et al. 2006, Derksen et al. 2007).

Voor een begrip van en visie op het ruimtelijk functioneren van de stedelijke regio is inzicht nodig in de huidige ontwikkelingen in en toekomstige mogelijkheden van die stedelijke regio, zowel kwantitatief als kwalitatief. De kwantitatieve ontwikkelingen in oppervlakte en stedelijke dichtheden van verscheidene typen gebieden zijn meermalen op verzoek van het ministerie van VROM onderzocht (Harts et al. 1999, 2000; Maat et al. 2005; Ritsema van Eck et al. 2009). Daaruit blijkt dat doelen als vergroting van de diversiteit, verdichting en functiemenging in de afgelopen periode veelal zijn gehaald.¹

In deze studie wil het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) de stedelijke ontwikkelingen en de daaruit voortvloeiende variëteit van de stad, of de stedelijke regio, niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief in beeld brengen. Immers, in de regio veranderen stedelijke functies van plaats en gebruiken mensen plekken op nieuwe manieren. Daardoor ontstaat een veelvormige stedelijke regio, die is opgebouwd uit zeer diverse plekken met uiteenlopende betekenissen voor het stedelijk leven. Cijfers alleen bieden onvoldoende inzicht in de verschillende ruimtelijke verschijningsvormen in de stad, terwijl deze wel van belang zijn voor het rijksbeleid. Zo streeft het Rijk naar een grotere diversiteit in stedelijke woonmilieus (OC&W et al. 2008; VROM 2000). Door de groeiende diversiteit aan huishoudentypen en leefstijlen ontstaan immers grotere verschillen in het gewenste type woning en het soort woonomgeving waaraan mensen behoefte hebben. Tegelijkertijd gaan er stemmen op voor een grotere diversiteit aan soorten plekken om te werken, te winkelen, te recreëren en om gebruik te maken van andere voorzieningen, al dan niet in gemengde milieus. Zo stelt het ministerie van VROM in de *Structuurvisie Randstad 2040* (VROM 2008) dat stedelijke regio's veelzijdig en veelkleurig moeten zijn. Alleen met een aanbod van verschillende woon- en werkmilieus kunnen steden volgens de structuurvisie inspelen op de uiteenlopende voorkeuren bij bedrijven, bewoners, kenniswerkers en recreanten (zie ook CRA 2010).

Doelstelling en onderzoeksvraag

In deze studie geven we een actueel beeld van recente ruimtelijke veranderingen in de stedelijke regio, en verkennen we welke aanknopingspunten dit oplevert voor een beleidsvisie op die regio. We bestuderen de stedelijke ontwikkelingen vanuit het besef dat er een grote diversiteit is aan plekken die een uiteenlopende betekenis hebben voor het stedelijk leven. Deze ontwikkelingen zijn deels het gevolg van

het beleid, deels het gevolg van allerlei autonome maatschappelijke ontwikkelingen.

De hoofdvraag in deze studie luidt als volgt:

Hoe hebben de verschillende plekken in het stedelijk gebied zich het afgelopen decennium ontwikkeld?

Deze hoofdvraag valt uiteen in een aantal deelvragen:

- Hoe definiëren we plekken in het stedelijk gebied?
- Welke ontwikkelingen in, van en tussen stedelijke plekken zien we in de afgelopen tien jaar? Wat zijn in het oog springende thema's?
- Welke partijen waren daarbij betrokken en hoe?
- Hoe hangen de ontwikkelingen op de diverse plekken met elkaar samen?

Aan de hand van deze vragen krijgen we inzicht in hoe de stad zich momenteel ontwikkelt: niet alleen in het 'wat' (halen we doelen, wat zijn de resultaten, hoe zien die eruit), maar vooral in het 'hoe' (actoren, processen, knelpunten, kansen). Dit laatste is van belang omdat de positie van ruimtelijke planning onder invloed van de decentralisatie van beleid en de privatisering in de afgelopen periode is veranderd (zie bijvoorbeeld Van der Wouden et al. 2006). De lagere overheden, maar ook eigenaren, gebruikers, bewoners, marktpartijen en corporaties spelen een nadrukkelijker rol als aanjagers van nieuwe ontwikkelingen. Dat betekent dat rijksdoelen moeten worden gerealiseerd met behulp van een ruimtelijke planning die verschilt van die van de afgelopen decennia.

In onze analyse benaderen we de stad als een stelsel van duidelijk te onderscheiden stedelijke milieus: herkenbare combinaties van een fysieke omgeving met functies die passen bij die omgeving en bij elkaar en die daar daarom samen voorkomen. Denk aan de historische binnenstad, gemengde negentiende-eeuwse wijken, winkelcentra in nieuwbouwwijken en kantorenconcentraties bij grote stations (zie 'Stedelijke milieus' op pagina 15 voor een toelichting op het begrip 'stedelijk milieu'). Dergelijke stedelijke milieus vormen herkenbare elementen. Ze bieden daardoor de mogelijkheid om ruimtelijke ontwikkelingen in de stedelijke regio te benaderen op een niveau tussen generiek en specifiek in: gedifferentieerd tussen verschillende soorten plekken binnen de stad, en op vergelijkbare wijze terugkerend in alle stedelijke regio's.

Deze *Staat van de ruimte* is de derde 'Staat' en tevens de laatste in zijn soort. Met deze reeks laat het planbureau zien wat de ruimtelijke stand van zaken is in Nederland: wat zijn opvallende veranderingen, welke nieuwe ruimtelijke patronen zijn ontstaan? Elke editie belicht een actueel centraal thema. In de editie van 2004, *Duizend Dingen op een Dag*, lag het accent op de toenemende hectiek van het dagelijks leven, de beleveniseconomie en de effecten op het regionale voorzieningenpatroon. In 2007 ging *Nederland Zien Veranderen* over de groeiende discrepantie tussen ruimtelijke ideaalbeelden en de werkelijke ontwikkelingen. De *Staat van de ruimte* gaat eind 2010 op in een nieuwe periodieke publicatie: de *Balans voor de leefomgeving*.

Stedelijke milieus

Het begrip 'milieu' wordt in de geografie traditioneel gebruikt om het totaal van de fysieke kenmerken mee aan te duiden van de omgeving waarin een bepaalde groep leeft (De Pater 1991). In planologische en beleidsgerichte studies in Nederland, en ook in het ruimtelijk beleid zelf, spelen milieutypologieën al lange tijd een belangrijke rol. Bekende voorbeelden zijn de milieutypen (A t/m D) in de 'blokjeskaart' van de Tweede Nota en de woonmilieutypologie (centrumstedelijk / buitencentrum / groenstedelijk / centrumdorps / landelijk) die door ABF is ontwikkeld voor de Woonverkenningen. Voor een uitgebreider overzicht zie Ottens (2001).

Voor deze studie zijn vooral de stedelijke milieus interessant zoals die op verzoek van het ministerie van VROM zijn ontwikkeld door Harts et al. (1999, 2000), voor het volgen van ontwikkelingen op het gebied van verdichting en functiemenging. Later zijn deze opnieuw toegepast door Maat et al. (2005) en recent door Ritsema van Eck et al. (2009). In deze studies is Nederland op basis van een statistische analyse van grondgebruik, dichtheden van woningen, banen en winkels en enkele kenmerken van die woningen, banen en winkels op het niveau van vierkanten van 250x250 meter ingedeeld in een kleine twintig verschillende stedelijke milieus. Deze milieus zijn breder dan alleen woonmilieus: ze omvatten bijvoorbeeld ook werkmilieus, winkelmilieus en milieus waarin diverse functies gemengd voorkomen. Deze milieus zijn gebaseerd op karakteristieke combinaties van grondgebruik en dichtheden die in de praktijk veel voorkomen. Door de toegepaste statistische techniek zijn de milieus zo gekozen dat ze zo sterk mogelijk van elkaar verschillen, terwijl de verschillen binnen ieder milieu zo klein mogelijk zijn. Ze zijn dus niet vastgesteld op basis van vooraf bedachte criteria, maar op basis van combinaties van kenmerken die in de praktijk veel blijken voor te komen. De milieus zijn daardoor goed herkenbaar, ook voor de bewoners en gebruikers van de stad.

In deze studie hanteren we niet de exacte milieu-indeling uit één van de genoemde studies, maar stellen we de ontwikkelingen in een aantal milieus centraal, in de zin van herkenbare combinaties van grondgebruik, gebouwde omgeving en dichtheden van functies.

Leeswijzer

In deze Bevingingen beschrijven we de belangrijkste waarnemingen over de ontwikkeling van de stedelijke milieus. Daaruit blijkt dat de manier waarop stedelijkheid op verschillende plekken in de stad tot uiting komt, aan verandering onderhevig is. Vervolgens reiken we beleidsmakers, planners en ontwerpers bouwstenen aan voor een ruimtelijk beleid dat de in de stad aanwezige kansen voor (her)ontwikkeling op basis van de kwaliteiten van stedelijke milieus beter benut. Daaruit volgt tot slot een aantal belangrijke opgaven voor de stad.

In het Verdiepingsdeel van deze studie beschrijven we per hoofdstuk de stedelijke milieus in detail, geïllustreerd aan de hand van concrete cases. Wat zijn bijvoorbeeld de karakteristieke ontwikkelingen in dat milieu of die groep milieus in de afgelopen tien jaar? Hoe verdelen activiteiten zich over plekken in de stad? Welke groeien, welke krimpen? Hoe hangen de ontwikkelingen tussen verschillende plekken met elkaar samen? De milieus zijn zo gekozen dat er zowel naar functie als ruimtelijk een zekere spreiding is: er komen (gemengde) woon-, werk- en voorzieningmilieus

aan de orde, milieus met zowel hoge als lagere bebouwingsdichtheden, en milieus met verschillende vormen van stedelijkheid. Bovendien is de keuze zo gemaakt dat een aantal in het oog springende ontwikkelingen in het boek aan de orde kon komen.

De verandering van het aanzien en het gebruik van de stad maakt een belangrijk deel uit van de ontwikkelingen die in deze studie aan de orde komen. Daarom bevat dit boek ook een beeldessay: een apart katern met foto's die aansluiten op de diverse Verdiepingshoofdstukken en die niet alleen de fysieke veranderingen, maar ook de veranderingen in het concrete dagelijkse gebruik van de stad in beeld brengen.

Ontwikkelingen in de stedelijke milieus: voortdurende verandering

Als mensen zeggen: 'Ik ga naar de stad', bedoelen ze vaak: 'Ik ga naar het centrum'. Maar in feite beperkt stedelijkheid zich niet meer tot de binnenstad. Op uiteenlopende plekken in de stad ontwikkelen zich verschillende stedelijke kwaliteiten, zoals in stationsomgevingen, en grootschalige winkel- of recreatiemilieus. Veel nadrukkelijker dan voorheen bestaat de identiteit van de stad uit een diversiteit van plekken, ofwel: stedelijke milieus. Dat is het beeld dat uit onze analyse van de stedelijke milieus naar voren komt.

De economische transformatie van historische binnensteden

De binnenstad lijkt te bloeien als nooit tevoren. Het winkelend publiek perst zich door de smalle straten, het aantal terrassen op pleinen neemt in een rap tempo toe, en de festivals, jaarmarkten en andere evenementen melden jaar op jaar toenemende bezoekersaantallen. Het publiek weet de binnenstad dus te vinden, maar hoe zit het met de bedrijvigheid?

De theorie van de Nieuwe Economie van de binnenstad stelt dat de grootschalige bedrijven en kantoren wegtrekken, maar dat kleinschalige creatieve bedrijvigheid de binnensteden opnieuw tot broedplaatsen maakt van economische vernieuwing. In de praktijk zien we dit in Nederland niet in de cijfers terug. Wel zien we dat het economische accent van de binnenstad door suburbanisatie van veel bedrijvigheid en voorzieningen is verschoven van industriële productie naar vooral de uitgaanssector en in mindere mate ook de culturele bedrijvigheid en detailhandel. Deze sectoren zijn oververtegenwoordigd in de Nederlandse binnenstad. Deze oververtegenwoordiging is sterker geworden, vooral doordat andere sectoren in de binnenstad zijn gekrompen. De werkgelegenheid in de binnenstad neemt maar zeer beperkt toe. Geen enkele sector groeide in de afgelopen twaalf jaar in de binnenstad sterker dan daarbuiten. Alleen in de uitgaanssector blijft de werkgelegenheids-groei in de binnenstad niet ver achter bij de groei elders.

Toch is de verandering van de economie van de binnenstad in het straatbeeld duidelijk zichtbaar. Daar zijn verschillende verklaringen voor. Ten eerste verandert de sectorstructuur van de werkgelegenheid in de binnenstad doordat enkele sectoren (vooral de uitgaanssector) groeien, terwijl andere gelijk blijven of krimpen. Ten tweede gaat het juist om sectoren die veel publiek trekken, wat nadrukkelijk op straat zichtbaar is. Ten derde doet deze verandering zich geconcentreerd voor in

betrekkelijk kleine gebieden in de binnenstad. De veranderingen springen daardoor meer in het oog. Er zijn duidelijke verschillen tussen individuele binnensteden. Zo groeien de publieksgerichte sectoren, zoals de uitgaanssector, de culturele bedrijvigheid en detailhandel, relatief sterk in grote en aantrekkelijke historische binnensteden, zoals in Amsterdam, Groningen en Maastricht. Hier wordt soms ook bewust op ingespeeld, zoals in de case van het Bergkwartier in Deventer. In sommige gevallen zien we dat gerichte inzet op de creatieve bedrijvigheid op lokale schaal kan leiden tot een creatieve ‘hotspot’, zoals de Pannekoekstraat in Rotterdam.

Stationsomgevingen

Van een zuivere doorstroomek voor reizigers zijn veel stations veranderd in een gemengd stedelijk milieu, soms met een zeer hoge intensiteit van functies. In de jaren tachtig lag de nadruk van ruimtelijke ontwikkelingen rond stationslocaties nog op het opheffen van de barrièrevorming van het spoor en het aantrekkelijker maken van openbaar vervoer. Tegenwoordig gaat er ook aandacht uit naar de omgevingskwaliteit en de vastgoedwaarde van de stationsomgeving zelf. Daarnaast vinden tal van gemaksfuncties voor het stedelijk publiek hun bestemming op en rond de stations. De ontwikkelingen op de diverse stations zijn deels het gevolg van de uitbreiding van het openbaar vervoer, deels van het (ruimtelijk) beleid en deels van commerciële investeringen.

Welke gevolgen hebben deze verschuivingen voor de stedelijke milieus rond stations? Ten eerste zien we een verdergaande intensivering, zowel op de intercitystations, zoals bij Den Haag Centraal, als op de sneltreinstations, zoals bij Amsterdam-Zuid. Ondanks de beperkte beschikbare ruimte groeit de werkgelegenheid rond de stations sterker dan elders binnen de bestaande stad. Ten tweede zien we een verandering van functies rond stations. In de directe stationsomgeving is de publieke sector zeer sterk gegroeid en ook de detailhandel doet het daar relatief erg goed. Deze groei gaat ten koste van industrie en transport, die juist zijn afgenomen. Vaak gaat een sterke specialisatie samen met een hoge dichtheid, waarbij specifieke (semi-)overheidsfuncties voor de sterkste groei in programma's zorgen: universiteiten, ziekenhuizen, rijksoverheid, justitie. Er komen meer zakelijke kantoren en woningen in stationsomgevingen, maar die concentreren zich minder in de eerste schil rond de stations. Ten slotte zien we in de rangorde van stations een opvallende ontwikkeling. Sneltreinstations groeien sneller dan de intercitystations in middelgrote steden als Zwolle. De sneltrein- en de voorstadhaltes, zoals Breda-Prinsenbeek, hebben meer ruimte voor ontwikkeling en trekken ook andere functies aan. Het stedelijk milieu heeft hier een andere kleur: wel intensief, maar zeker geen centrummilieu.

Ondanks de sterke groei zijn stationslocaties geen onverdeeld succes voor planning. Zo wordt het met een vol programma steeds ingewikkelder en duurder om nieuwe ingrepen te doen. Dat wordt nog versterkt door de ruimtelijke obstakels in de omgeving, zoals de beschermde binnensteden, stadsparken en private grondposities. Dit soort elementen in het typische stedelijk weefsel rond stations gaan decennia, zo niet een eeuw terug. Aan de centrumzijde is weinig ontwikkeling mogelijk, doordat de ruimte hier al verder doorontwikkeld is. Aan de achterzijde

liggen mogelijk meer ontwikkelingsperspectieven, mits de barrière van het spoor overwonnen kan worden.

Bedrijvendynamiek op stedelijke werklocaties

Voor een economisch vitale stad is een verscheidenheid aan stedelijke werkplekken van belang. Bedrijven kennen namelijk een 'ruimtelijke levensloop': ze verhuizen tussen verschillende locaties in de stad, omdat hun locatievoorkeuren in de loop der jaren veranderen. Ook woonwijken vervullen een belangrijke stap in de ruimtelijke levensloop van bedrijven. Zij vormen steeds vaker een belangrijke kweek- en broedplaats voor bedrijven. Hier ontstaan de meeste nieuwe bedrijven, in veel gevallen aan huis maar ook in verspreide bedrijfsruimten die hier vaak relatief goedkoop zijn. De succesvolle bedrijven verhuizen na verloop van tijd naar beter bereikbare panden op de formele werklocaties, zoals bedrijventerreinen en kantorenlocaties. Deze bieden ruimte aan bedrijvigheid die zich slecht met wonen laat combineren, maar ook aan bedrijven die zo zijn gegroeid dat ze aan huis of in de kleine bedrijfsruimten in de woonwijken geen plaats meer kunnen vinden.

Meerdere veranderingen veroorzaken verschuivingen in dit patroon. Zo is recent ruimtelijke ordeningsbeleid gericht op binnenstedelijk bouwen. Een mogelijk gevolg van dit beleid is dat bedrijven worden uitgekocht en verplaatst naar formele werklocaties om zo ruimte te maken voor nieuwe woningen. Daarnaast spelen bredere economische verschuivingen een rol, zoals de opkomst van internetwinkelen, de belangstelling voor representatieve locaties, of de verdienstelijking van de economie. Doordat er in woonwijken meer bedrijven worden opgericht dan er worden opgeheven of uit de wijk verhuizen, neemt het aantal bedrijfsvestigingen in woonwijken nog altijd toe. Er zijn dus geen aanwijzingen dat bedrijvigheid door de verdichting van het wonen uit de wijk wordt verdrongen. Eerder is de verhuizing van bedrijven het gevolg van een gezonde groei van die bedrijven. Het is dan ook de vraag of het beleid om bedrijven in de woonwijk vast te willen houden, wel nodig is.

Bedrijventerreinen waren oorspronkelijk bestemd voor industriële en logistieke bedrijven, en kantorenlocaties voor kantoren, maar deze terreinen en locaties gaan meer op elkaar lijken. Het onderscheid vervaagt doordat deze gebieden steeds vaker hetzelfde type bedrijven trekken. Ook horeca en detailhandel vestigen zich in toenemende mate op formele werklocaties. Als gevolg van deze ontwikkelingen gaan de formele werklocaties steeds meer op levendige stukken stad lijken. Het beleid voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen en kantorenlocaties moet dus op elkaar worden afgestemd om te voorkomen dat er op twee typen locaties voor dezelfde groep bedrijven ruimte wordt ontwikkeld.

Stedelijke woonmilieus: functiemenging, dichtheid en woontevredenheid

Anders dan wel gedacht wordt, heeft stedelijke dichtheid geen negatieve invloed te hebben op de woontevredenheid. De tevredenheid van bewoners met hun huidige woonomgeving blijkt vooral af te hangen van persoonlijke en huishoudenskenmerken, en van sociaaleconomische kenmerken van de buurt.

In stedelijke woonmilieus veranderen de bevolkingssamenstelling en de woningvoorraad, deels in samenhang met elkaar. Bevolkingsgroepen concentreren zich in bepaalde woonmilieus, waarbij vooral de naoorlogse milieus, zoals Pendrecht in

Rotterdam, en de hoogbouwmilieus, zoals Voorhof in Delft, sterk zijn vergrijsd en een toenemend aandeel niet-westerse allochtonen hebben. Dit zijn ook de wijken waar de woningvoorraad sterk verandert door transformatie, stadsvernieuwing en herstructurering. Daarnaast treedt in de laatste jaren vooral een hermenging van functies op – de werkgelegenheid in woonwijken neemt toe, onder andere door een toename van het aantal bedrijven aan huis.

Binnen Nederlandse steden zijn er tussen woonwijken grote verschillen in functie-menging (menging van wonen, werken en voorzieningen) en dichtheid. Deze verschillen komen bijvoorbeeld naar voren als we deze woonwijken van elkaar onderscheiden naar bouwperiode. Sinds het begin van de twintigste eeuw hebben namelijk verschillende stedenbouwkundige visies op zowel het mengen of scheiden van functies als op de ideale bebouwings- en woningdichtheden geresulteerd in een gevarieerd palet aan woonwijken: van tuindorp tot bloemkoolwijk, van galerijflats tot stadsvernieuwbuis, en van Vinex-wijk tot de appartementenbouw in de stedelijke havengebieden.

In het ruimtelijk beleid wordt gestreefd naar verdichting van het wonen binnen het bebouwd gebied, met onder andere als doelen de open ruimte buiten de stad te sparen, de mobiliteitsgroei te beperken en de meerwaarde van stedelijke voorzieningen beter te benutten. In de periode 2000-2006 is de doelstelling gehaald om 40 procent van de nieuwe woningen te realiseren binnen het bestaand bebouwd gebied (Ritsema van Eck & Farjon 2008). Er wordt wel beweerd, dat de ‘grenzen aan de verdichting’ in zicht komen, bijvoorbeeld omdat mensen toch vooral willen wonen in grondgebonden woningen in groene woonomgevingen met relatief lage woningdichtheden. Vandaar de vraag: is het mogelijk om verdichte stedelijke woonmilieus te creëren?

Uit een statistische analyse blijkt dat in stedelijke woonwijken de tevredenheid met de woonomgeving nauwelijks afhangt van fysiek-ruimtelijke kenmerken zoals de woningdichtheid. De tevredenheid hangt veel meer samen met de sociaal-culturele kwaliteit van de wijk. Die bevinding sluit aan bij het denken in termen van stedelijke milieus: juist in de ruimtelijke en de sociale kwaliteiten daarvan ligt de sleutel voor woontevredenheid. Die kwaliteit kan ook gaandeweg worden versterkt, bijvoorbeeld door gerichte herstructurering, maar ook door ingrepen in de vormgeving van de openbare ruimte (zie hierna).

Differentiatie van de openbare ruimte in stedelijke woonwijken

Bij de inrichting van de stad is ook de relatie tussen openbare en private ruimte een belangrijk onderwerp. In sommige woonwijken is de verhouding tussen beide de laatste jaren veranderd. Tal van projecten maken de tegenstelling tussen privaat en openbaar minder scherp. Er ontstaan tussenvormen door de afscherming van collectieve ruimtes en de toe-eigening en herinrichting van voorheen anonieme openbare plekken.

Zo is in het nieuwbouwproject Le Medi in Bospolder, Rotterdam de binnenstraat in het project door middel van hekken en andere vormgevingsaspecten afgeschermd. Hierdoor is deze formeel openbare ruimte in de praktijk een collectieve ruimte van de bewoners. Bij het ACA-complex in Overvecht, Utrecht, is het openbare

‘kijkgroen’ door bewoners in gebruik genomen. Dergelijke ontwikkelingen leiden tot nieuwe gebruiksvormen en tot een verschuiving van en een differentiatie in de overgangen tussen privaat en publiek domein. De initiatieven komen de sociaal-culturele kwaliteit van de wijk ten goede.

Deze initiatieven komen niet van rijkswege. Vaak ontstaat dit type initiatieven ‘van onderaf’ en krijgen ze een bredere betekenis door imitatie elders. Het zijn voorbeelden van de lerende stad, voortkomend uit een breed gevoelde wens om stedelijke milieus beter te maken en de bestuurlijke bereidheid deze ambities te ondersteunen.

Op de achtergrond speelt dat de overheid minder dan voorheen de exclusieve actor is in het ontwerp van de openbare ruimte in woonwijken. Ontwikkelaars, woning-beheerders en bewoners zoeken in samenspraak met de gemeente naar nieuwe stedelijke omgangsvormen. De vormgeving van de stad heeft daarbij effect op de wijze waarop groepen met conflicterende leefstijlen zich tot elkaar verhouden. Daarbij is het minder vanzelfsprekend dan vroeger dat menging van, en directe ontmoetingen tussen deze groepen in de openbare ruimte worden gestimuleerd. Er worden nieuwe strategieën ontwikkeld om de anonieme openbare ruimte te differentiëren, waarbij het meer dan vroeger bespreekbaar is dat een bepaalde groep wordt buitengesloten of juist een deel van de openbare ruimte domineert, al dan niet bedoeld door de beheerder en ondersteund door de inrichting van die ruimte.

De nieuwe strategieën zijn een reactie op onder andere een toenemende heterogeniteit van de bevolking en het grote verloop van bewoners in de buurt. Mensen zijn op zoek naar manieren om in ieder geval in hun directe woonomgeving iets van controle over, en vertrouwdheid in, hun woonomgeving te creëren. Dit mondt uit in een reorganisatie van de openbare ruimte, in de mate waarin deze publiek domein is. In de directe, dagelijkse woonomgeving prefereren bewoners een openbare ruimte die het domein is van een beperkter en homogener publiek: een plek waar je bepaalde mensen kunt ontmoeten en andere juist vermijden.

Van ommeland naar kleurrijk stedelijk mozaïek

In de traditionele opvatting van stedenbouw wordt geredeneerd vanuit het centrum van de stad: stad en ‘ommeland’. Die traditionele opvatting gaat uit van een concentrische opbouw, waarbij de buitenste ring bestaat uit buitenwijken waarvan de bewoners pendelen naar de stad en ook voor andere (hoogwaardige) voorzieningen afhankelijk zijn van die stad. Dit beeld past steeds minder bij de werkelijkheid van de stedelijke regio.

Uiteraard zijn er wel grote verschillen tussen stadsgewesten: op sommige plaatsen, zoals Dalfsen in de invloedssfeer van Zwolle, is de klassieke oriëntatie op de eigen centrale stad nog erg belangrijk. In andere plaatsen, zoals Rijen tussen Tilburg en Breda, is een meervoudige oriëntatie op meerdere centrale steden in de regio aanwezig. In weer andere, zoals Nieuwegein bij Utrecht, is sprake van een meerkernig stadsgewest waarin naast de oude centrumstad ook nieuwe centra eigen werkgelegenheid en voorzieningen ontwikkelen. In sommige van die nieuwe centra, bijvoorbeeld in de voormalige groeikernen, ontstaan voorzieningen met een

regionale rol, die in functie en omvang van het achterland niet onderdoen voor die in de centrale stad.

Dit zien we terug in de verplaatsingspatronen en mobiliteit van de bewoners. De centrale stad is niet meer zo duidelijk het brandpunt in de stedelijke regio. Alleen voor onderwijs is de stad duidelijk de belangrijkste bestemming buiten de eigen woonplaats. Voor de meeste andere motieven komen kris-krasverplaatsingen tussen verschillende plaatsen in de regio evenveel, of meer voor dan verplaatsingen naar de centrale stad. Het ruimtelijk beleid zou hier meer op in kunnen spelen in de planning van nieuwe verstedelijking en infrastructuur. Nabijheid tot, en (weg)-verbindingen met de centrale stad zijn daarin nu vaak sterk bepalend in plaats van de positie van gebieden binnen het stedelijk mozaïek, en de verbindingen in het regionale wegennet.

Grootschalige detailhandelsmilieus

Grootschalige detailhandelsmilieus buiten de oude binnensteden en de wijkwinkel-centra zijn niet meer weg te denken uit de stedelijke regio's in ons land. Plekken waar grootschalige winkelvoorzieningen worden geconcentreerd, leveren een herkenbaar stedelijk milieu op: de meubel- en autoboulevards en de doe-het-zelf-giganten zijn een alledaags deel van de stedelijke regio geworden en hun gebruik een onderdeel van het dagelijks leven. Ze trekken grote aantallen bezoekers en herbergen functies die op deze schaal in de binnensteden niet inpasbaar zouden zijn. Nu deze milieus tot volle wasdom zijn gekomen, wordt ook duidelijk hoe weinig er hier op kwaliteit is gestuurd. De ruimtelijke organisatie is in eerste instantie gekopieerd van bedrijventerreinen. Pas de laatste jaren is er aandacht gekomen voor de verblijfskwaliteit, voor de inrichting en uitstraling van de openbare ruimte.

De toename van het aantal winkels aan de (voormalige) randen van de stad en op snelweglocaties heeft zichtbare en voelbare ruimtelijke gevolgen. De bouw van 'grote dozen' betekent door de omvang, de gevelreclame en de flinke parkeerterreinen een grote ruimtelijke verandering. Daarnaast verandert de rol van de voormalige stedelijke periferie: er ontwikkelen zich functies die vroeger waren voorbehouden aan de historische kernen en de wijken daaromheen, namelijk (boven)regionale voorzieningen, winkels, horeca en ontmoetingsplekken.

De vertrouwde tweedeling centrum-periferie verliest in een toenemend aantal verstedelijkte regio's aan zeggingskracht. Door de ontwikkeling van de groeikernen en de bouw van de Vinex-locaties liggen deze grootschalige detailhandelsvestigingen niet langer 'perifeer'. Ze liggen immers vaak juist tussen de buitenwijken en de oude binnenstad of zijn een onderdeel van de Vinex-planvorming. 'Perifere' detailhandelsmilieus liggen veelal op locaties die vanuit verscheidene richtingen 'centraal' zijn te noemen: ze zijn zowel vanuit het binnenstedelijk gebied als vanuit omringende kernen (voornamelijk per auto, maar steeds vaker ook met het openbaar vervoer) goed bereikbaar. Deze voormalige perifere locaties trekken bezoekers die komen winkelen en die gebruikmaken van de horecagelegenheden. Door de aanwezigheid van bedrijfshallen, kantoren en (soms) woningen scoren perifere detailhandelsmilieus daarnaast hoog op functiemenging.

Verscheidene aspecten van stedelijkheid zijn daarmee in deze milieus aanwezig. Terwijl deze in de oudere generatie meubelboulevards, zoals die in Kanaleneiland in Utrecht, geen uitdrukking krijgen in de inrichting van de openbare ruimte en het ontwerp van de gebouwen, is hiervoor in de jongere generaties meer aandacht, bijvoorbeeld op Westermaat Plein tussen Almelo en Hengelo. Door de komst van een breder voorzieningenaanbod en door het stijgende aantal bezoekers hebben sommige van deze winkelgebieden de potentie om zich verder te ontwikkelen. Daardoor zouden deze niet meer als ‘perifeer’ moeten worden gezien, maar nadrukkelijker moeten worden benaderd als stedelijk milieu te midden van vele andersoortige milieus. Een goede aansluiting op de omringende delen van de stedelijke regio – milieus in de bestaande stad én de recent opgeleverde Vinx-uitbreidingen – is daarvoor nodig. In de winkelgebieden zelf kan meer aandacht voor *placemaking* deze gebieden helpen te ontwikkelen tot nieuwe stedelijke ontmoetingsplekken.

Groene stadsranden en verstedelijkingsdynamiek

De stadsrandzone is de aanduiding voor de overgangszone tussen stad en land, waarin stedelijke functies verweven raken met agrarische en groene, recreatieve functies. De stadsrandzone vervult zeer verschillende functies voor de stad. Deze zone biedt ruimte aan wat elders in de stad niet meer past (zoals vervuilende industrie, maar ook afvalverwerking en bijvoorbeeld kartbanen), aan wat niet zoveel opbrengt (zoals volkstuinen en sportvelden), maar ook aan nieuwe functies (wonen en werken). Daarnaast is de stadsrandzone beeldbepalend voor bezoekers die de stad binnenrijden. Tegelijkertijd is het ook het gebied waar de ecologische verbanden moeten worden gelegd tussen het buitengebied en de (groene en blauwe) natuur binnen de stad, evenals het gebied waar voor vele stedelingen de groene recreatie begint.

De stadsrandzone faciliteert de overloop van verstedelijking, vaak door groot-schalige aanleg van uitbreidingswijken en bedrijventerreinen (deels als vervanging van binnenstedelijke terreinen waar bedrijven plaatsmaken voor woningen). Daarbij wordt voornamelijk landbouwgrond voor stedelijke ontwikkeling ingeleverd. Andere gebieden blijven hun functie behouden. In recreatiegebieden vindt bijvoorbeeld minder verstedelijking plaats, hoewel deze gebieden geen bijzondere formele planologische bescherming genieten. Waar dergelijke beschermingsregimes wel gelden, bijvoorbeeld in natuurgebieden of beschermde landschappen, sorteren ze ook duidelijk succes. Het is echter niet zo dat door een recreatieve functie aan gebieden toe te kennen, binnen die gebieden geen stedelijke ontwikkelingen meer plaatsvinden. Er zijn bijvoorbeeld wel ontwikkelingen bij de volkstuinen, sportterreinen en parken en plantsoenen. Recreatieve gebieden zijn vanwege hun groene karakter in potentie nu eenmaal interessante gebieden om stedelijke functies bij te clusteren.

De stadsrandzone vraagt de komende jaren om veel aandacht. Zelfs als de door het beleid beoogde verdichting in de bestaande stad wordt gerealiseerd, zal er in veel stedelijke regio's direct rondom het bestaand bebouwd gebied een behoorlijke vraag naar ruimte zijn. Die ruimtevraag betreft bovendien heel diverse functies, variërend van wonen, werken en infrastructuur tot natuur, recreatie en waterberging. Dit levert een forse plannings- en ontwerpopgave op. Zeker gebieden waar

uiteenlopende functies tegelijkertijd ruimte nodig hebben, vragen om een ontwerp waarbij niet alleen plekken afzonderlijk, maar juist ook de grenzen en overgangen daartussen aandacht moeten krijgen. De kwaliteit van de overgangen tussen bijvoorbeeld een bedrijventerrein en een woonwijk of tussen een rivieroevermilieu en een nieuwbouwwijk laat nu nog vaak te wensen over. De opgave is om rood, grijs, groen en blauw in nauwe samenhang te ontwikkelen, zodat aantrekkelijke milieus kunnen ontstaan, met behoud van de eigen, soms 'rommelige' dynamiek van de stadsrandzone.

Stedelijkheid als kwaliteit van een regio

Stedelijkheid is een complex begrip. Het verenigt aspecten als dichtheid, functie-menging, openbaarheid, levendigheid, bevolkingssamenstelling, concentratie van economische activiteiten (agglomeratiegraad), en centrumfunctie (zie bijvoorbeeld Van Engelsdorp Gastelaars & Hamers 2006; Reijndorp & Pilet 1998; VROM 2001). Deze verschillende aspecten kwamen voorheen altijd min of meer samen voor: het sterkst in het stadscentrum – waar mensen met verschillende achtergronden verschillende activiteiten ontplooiën en elkaar ontmoeten –, minder sterk in de rest van de stad en nog veel minder daarbuiten. In de afgelopen decennia echter zijn verschillende aspecten van stedelijkheid van elkaar gescheiden geraakt, onder andere door het afnemende belang van nabijheid en door de centrifugale bewegingen van bedrijven en allerlei voorzieningen (suburbanisatie, deconcentratie op de schaal van de stedelijke regio). De VROM-raad (2009) spreekt van 'het verdwijnen van integrale stedelijkheid'. Zo ontstaan plekken met verschillende typen van stedelijkheid, bijvoorbeeld met een hoge bebouwingsdichtheid, met een grote levendigheid, met een uitstekende bereikbaarheid of met sterk gespecialiseerde voorzieningen. Zulke plaatsen zijn in sommige opzichten niet of nauwelijks stedelijk te noemen, maar in andere opzichten wel, soms zelfs stedelijker dan het oude stadscentrum. Deze stedelijke milieus ontwikkelen zich op uiteenlopende en deels onverwachte plekken, niet zozeer in de stad maar in de stedelijke regio. Dit zien we terug in diverse cases (zie de Verdiepingshoofdstukken voor een uitgebreidere beschrijving).

In de historische binnensteden, ooit de plekken waar alle stedelijke functies geconcentreerd waren, treden gaandeweg nieuwe specialisaties op. Zo heeft het Bergkwartier in Deventer al lang niet meer de oorspronkelijke functie als handelswijk, terwijl de dichtheden in termen van aantallen inwoners of woningen er sinds begin vorige eeuw fors zijn afgenomen. Wat blijft, is het stedelijk beeld van de bebouwing, in dit geval bewaard gebleven dan wel hersteld in haar historische uiterlijk. In combinatie met een aantal festivals, zoals de boekenmarkt in de aangrenzende binnenstad en het Dickensfestival in de Bergstraat zelf, trekt de buurt hierdoor veel bezoekers, wat weer een basis biedt voor de horeca en op bezoekers gerichte winkeltjes.

Sommige typen stedelijkheid bieden goede aanknopingspunten om op voort te bouwen en nieuwe kwaliteiten te ontwikkelen. Dit zien we bijvoorbeeld bij stationslocaties. Station Den Haag Centraal is bij de bouw in de jaren zeventig al gecombineerd met een fors kantoorgebouw en detailhandel in de stationshal. De

laatste jaren is deze detailhandel in de hal, zoals op veel andere grote NS-stations, mede onder invloed van de verzelfstandiging van de vastgoedbeheerder, sterk uitgebreid. De stationshal verandert van een bijna zuivere verkeersruimte tot een multifunctioneel onderdeel van de stad, waar behalve vervoersdiensten een verscheidenheid aan horeca, boekwinkels en andere detailhandel en diensten, zoals vergadercentra, zijn te vinden. De bijzonder goede openbaarvervoerbereikbaarheid en het grote aantal passanten worden hier ingezet om andere aspecten van stedelijkheid te introduceren en te versterken.

Op andere plaatsen, bijvoorbeeld in de woonomgeving, worden bepaalde aspecten van stedelijkheid bewust (letterlijk) buiten de deur gehouden. Het woningbouwproject Le Medi in Rotterdam bijvoorbeeld, ligt in een levendige hoogstedelijke wijk met een sterk gemengde bevolking. De vormgeving van de collectieve binnenruimte met bankjes, een waterpartij waar bewoners omheen kunnen zitten en waar kinderen kunnen spelen, nodigt uit tot intensief gebruik. De afscherming van deze ruimte met poorten maakt dat het sociale leven binnen het project niet wordt gekenmerkt door de anonimiteit die we met een stedelijke leefstijl associëren, maar juist door sociaal contact en een haast dorpse vertrouwdheid met de burens.

Ook zien we plekken waar de mogelijkheden tot nu toe blijven liggen om op basis van de aanwezige kwaliteiten levendige en succesvolle stukken stad te creëren. Perifere detailhandelsmilieus op meubelboulevards als Kanaleneiland (Utrecht) en Westermaat (Hengelo) laten een aantal aspecten van stedelijkheid zien, hoewel die niet vaak als zodanig worden benoemd en benut. De bouwvolumes en winkeloppervlakte, de aantallen bezoekers (soms ook 's avonds en op zondag), de verzorgende functie voor een groot gebied en een uitstekende bereikbaarheid per auto zijn opvallende kenmerken. Daartegenover staan een weinig stedelijk ogende architectuur, een onaantrekkelijke openbare buitenruimte, en het betrekkelijk monofunctionele karakter. Dit alles stimuleert niet om buiten de auto of lang in dit gebied te verblijven. Op locaties zoals Rotterdam Alexander en Arena Boulevard zijn de aanwezige aspecten van stedelijkheid nadrukkelijker geïncasseerd. Daar is wel aandacht besteed aan openbare ruimte en verblijfskwaliteit – al hoeft het je smaak niet te zijn.

Kortom: stedelijkheid beperkt zich niet tot het stadscentrum alleen, maar stedelijkheid komt terug op het hogere schaalniveau van de regio als het palet aan keuzen dat de diversiteit aan sterke milieus biedt. Verschillende stedelijke kwaliteiten komen steeds meer voor op uiteenlopende plekken in de stedelijke regio en in verschillende combinaties. Deze kwaliteiten kunnen in de planning worden aangegrepen als basis voor (her)ontwikkeling: welke vormen van stedelijkheid heeft een bepaald milieu, hoe kunnen deze worden versterkt en eventueel worden aangevuld met andere kwaliteiten om succesvolle plekken in de stad te creëren?

Van inzicht naar visie: bouwstenen voor een planning van de stedelijke regio

Er ontstaat zo een nieuw beeld van de stedelijke regio, namelijk de stedelijke regio als veelkleurig mozaïek: alle milieus grenzen aan elkaar en ieder vlak in het patroon moet met aandacht en zorg worden ingericht. Dit nieuwe beeld biedt ook een reeks

bouwstenen voor een beleidsvisie op de stedelijke regio. We benoemen er hier drie. Ten eerste heeft stedelijke (her)ontwikkeling de meeste kans van slagen wanneer we het beste uit de plek weten te halen, en dus de aanwezige en potentiële kwaliteiten van verschillende milieus gebruiken. Ten tweede vergen deze uiteenlopende kwaliteiten een goed ruimtelijk ontwerp, niet alleen van de aanwezige functies, maar nadrukkelijk ook van de openbare ruimte daartussenin en de grenzen en verbindingen tussen de milieus. En ten slotte dient bij de (her)ontwikkeling van sterke milieus te worden voorkomen dat ontwikkelingen op verschillende plekken in de stedelijke regio elkaar in de weg zitten. Hieronder werken we deze drie bouwstenen verder uit.

Het beste halen uit de plek: vergelijken en onderscheiden

De identiteit van een stedelijk milieu is een eerste belangrijke bouwsteen. Wat onderscheidt een milieu van zijn omgeving? Hoe kan daar optimaal gebruik van worden gemaakt? Onze analyse van de verschillende milieus laat zien dat plekken weliswaar uniek zijn, maar dat er voor de milieus toch algemene uitspraken kunnen gelden.

We zien daarom mogelijkheden voor een adaptieve planning en voor visievorming op een niveau tussen de generieke planning voor gebiedstypen als geheel en de uitvoering van unieke projecten in. Het gaat er daarbij om te sturen op de identiteit van een plek, inclusief het soort functies dat er op zijn plaats is en de vormen van stedelijkheid die daarbij passen.

Door de veranderingen in de ruimtelijke structuur van de stedelijke regio en de uiteenlopende betekenissen van plekken daarin, worden de mogelijkheden voor (her)ontwikkeling niet generiek bepaald voor gebiedstypen als geheel, zoals grote-stadscentra of stadsrandlocaties. Evenmin zijn de ontwikkelingsmogelijkheden voor elke plek en functie uniek, ook al bestaan er wel unieke gebieden, zoals de Zuidas met zijn ongeëvenaarde combinatie van internationale bereikbaarheid, toegang tot de Amsterdamse agglomeratie en lokale intensiteit. De meeste milieus hebben een pendant op andere plekken binnen de stedelijke regio, of in andere steden. Bij de keuze voor het type (her)ontwikkeling van een bepaald milieu kunnen de gemaakte keuzen in vergelijkbare milieus elders leerzaam zijn. Gelijksortige stedelijke milieus kennen immers een verwante dynamiek, waardoor ze voor hetzelfde soort problemen komen te staan en waarbij vervolgens ook de typen oplossingen op elkaar lijken. Deze typen oplossingen zijn min of meer uitwisselbaar tussen vergelijkbare milieus.

Zo'n oplossing hoeft niet automatisch de vorm te krijgen van een bouwplan. Het gaat in eerste instantie vooral om wat de gemeente in een bepaald stedelijk milieu, mede afhankelijk van de lokale agenda, wil (het programma): hoe willen mensen in de stad wonen, werken, winkelen, recreëren, en wat is daarvoor nodig? Pas daarna volgt: hoe moet het eruit zien? Het nieuwe programma vormt de aanleiding voor een stedenbouwkundige opwaardering van de omgeving en daarmee een basis voor verdere ontwikkeling. Een nieuw programma hoeft ook niet noodzakelijk neer te komen op een intensivering van functies. Het kan gaan om festivals, ingrepen in de ruimtelijke inrichting of accentverschuivingen in de winkelbranchering. Daarnaast biedt juist extensivering op sommige plekken mogelijkheden, bijvoorbeeld in de vorm van woonwijken in lage dichtheden om in een stedelijke omgeving (pseudo)landelijke woonmilieus mogelijk te maken.

Bij de keuze voor het type (her)ontwikkeling in een gebied komt niet alleen de vraag aan de orde welk type stedelijk milieu daar gewenst is, maar ook de vraag welk type stedelijk milieu er haalbaar is. Belangrijke noties hierbij zijn padafhankelijkheid, vooral in de ruimtelijk-economische ontwikkeling die een gebied in het verleden heeft gekenmerkt, en selectiviteit met betrekking tot investeringen. Zo leent niet elk gebied (en niet elke stad) zich voor de ontwikkeling tot een creatieve hotspot. Voortbouwen op reeds aanwezige, of zich nieuw ontwikkelende kwaliteiten is kansrijker dan een willekeurige ontwikkeling (vergelijk Van Engelsdorp-Gastelaars & Hamers 2006; Van der Wouden 2007, 2009).

Ontwerp niet alleen de functie, maar ook de openbare ruimte in milieus, inclusief de grenzen en overgangen daartussen

Een tweede bouwsteen betreft de ontwerpopgave: vormgeven aan zowel de (openbare) ruimte in milieus als de ruimtelijke samenhang tussen milieus. We illustreren dit aan de hand van een drietal voorbeelden.

Een van de grootste ruimtelijke opgaven voor de komende periode is de verdichtingsambitie. Daarbij kunnen marktpartijen een prominente rol spelen, maar is ook een goed ruimtelijk beleid onontbeerlijk. Bij een verdere verdichting binnen de bestaande steden zullen bewoners en andere ruimtegebruikers hogere eisen gaan stellen aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Het wordt drukker op straat en op de pleinen, en afhankelijk van de typen bewoners en gebruikers die door het aanbod aan woningen en voorzieningen worden aangetrokken, kan ook de diversiteit van de aanwezigen en hun gebruik van de openbare ruimte toenemen. De druk op de ruimte wordt groter en tussen uiteenlopend gedrag en ruimtegebruik kunnen spanningen ontstaan. Voor een duurzaam aantrekkelijke stad is het noodzakelijk om vooraf goed na te denken over de verhouding tussen bebouwingsdichtheden en de aard en omvang van de buitenruimte. Zoals gezegd, kunnen marktpartijen daaraan een bijdrage leveren, maar het is aan ruimtelijke planners om eisen en randvoorwaarden te stellen die het publieke belang waarborgen.

Daarbij zijn verschillende beleidsterreinen en schaalniveaus aan de orde, van het straatmeubilair tot de leefomgevingskwaliteit (geluid, luchtkwaliteit) op het niveau van het stedenbouwkundig plan, en van de parkeerproblematiek tot de verkeerskundige ontsluiting van verdichte stedelijke milieus. Bovendien dient er te worden gekeken naar effecten over sectorale grenzen heen. Zo kan de transformatie van oude binnenstedelijke bedrijventerreinen tot woongebied leiden tot verdichting in de bestaande stad, maar kan er daardoor daarbuiten tegelijkertijd een behoefte ontstaan aan nieuwe ruimte voor de zich verplaatsende bedrijvigheid (verdringing). Succes in het ene beleidsdossier kan dat in het andere in de weg staan. Ruimtelijk inzicht en, vervolgens, ruimtelijke afstemming kunnen bijdragen aan een effectievere en efficiëntere planning.

Ruimtelijke afstemming betreft ten tweede ook het ontwerp van de grenzen en de overgangen tussen milieus. Veel bedrijventerreinen die vroeger aan de rand van de stad lagen, zijn geleidelijk ingeklemd geraakt tussen de oude stad, nieuw ontwikkelde buitenwijken en (soms) verderop gelegen groeikernen. De bedrijvigheid ter plekke is vaak een mengsel van lichte industrie, logistiek en grootschalige detailhandel. De werknemers en bezoekers komen van vele kanten, vaak met de auto, soms op de fiets, soms met het openbaar vervoer. Dit vergt een goede aansluiting op verschillende gebieden in de stedelijke regio. Dat geldt niet alleen voor de verkeersontsluiting, maar ook voor het aanzien van de entree van deze locaties en

de aanblik van het terrein vanuit aangrenzende woonwijken. Hoewel we hiernaar in deze studie geen onderzoek hebben verricht, hebben we de indruk dat het rendement van ingrepen in bijvoorbeeld de parkeerplaatsen, de voetgangersruimte en het ontwerp van de gevels zowel voor marktpartijen als in het publieke belang groter kan zijn dan dat van investeringen in (weer) een nieuw bedrijventerrein enkele kilometers verderop.

Een laatste voorbeeld betreft de ruimtelijke grenzen en overgangen in de stadsrandzone. Daar worden op veel plekken rode, stenige functies ontwikkeld in een groene (en blauwe) landschappelijke setting. Dat gebeurt veelal nog op basis van het denken in termen van een 'concentrische' stad omgeven door een ommeland. Dit werkt het uitschuiven van de stad in de hand. Door te denken in termen van een veel gevarieerder ruimtelijk palet van bestaande en nog te ontwikkelen milieus, komen veel meer vormen van samenhang tussen rood, groen en blauw in beeld. Zo zullen sterke groene milieus aan de stadsrand beter behouden kunnen worden en komt een groene dooradering van rode gebieden (inclusief eventuele recreatieve en ecologische verbindingen) in beeld.

Ruimtelijke afstemming op een hoger bestuurlijk niveau

De derde bouwsteen voor een visie op de verdere ontwikkeling van de stedelijke regio is de afstemming van programma: op regionaal in plaats van lokaal schaalniveau. Bij het streven het beste uit de plek te halen, volstaat het niet om de potenties van de plek geïsoleerd te beschouwen. Die potenties worden immers beperkt door factoren elders. Zo is er in een stedelijke regio slechts behoefte aan een beperkt aantal kantorenconcentraties, grootschalige winkellocaties, bedrijven-terreinen en woningen.

Een voorbeeld is de ontwikkeling van winkels in nieuwe grootschalige winkelmilieus. Een deel van die winkels zal zich verplaatsen vanuit andere winkelmilieus. In het geval van grootschalige detailhandel aan de randen van de stad geldt dat in het algemeen het sterkst voor winkels die klanten aantrekken die een zogeheten doelaankoop willen doen, zoals een bankstel in een interieurzaak op een meubelboulevard (Evers et al. 2005).² De komst van een nieuwe grootschalige winkellocatie gaat ten koste van de bestaande meubelboulevards. Daardoor blijft er nauwelijks marge over om de omgevingskwaliteit van deze locaties op te waarderen en blijven we steeds met tamelijk oninteressante 'dozen' zitten. Daarnaast kan de toekomstwaarde onder druk komen te staan, vanwege de kwetsbaarheid voor de conjunctuur in enkele sectoren. In de planning dient daarom rekening te worden gehouden met de wisselwerking tussen verschillende plekken: immers, *hier* investeren kan ook *daar* effect hebben.

Een ander voorbeeld van lokaal zinvolle ontwikkelingen die op een hoger schaalniveau ongewenste gevolgen kunnen hebben, is te vinden in de stadsrandzone. Derksen et al. (2007) en Hamers et al. (2009) laten zien dat – op zich compacte – stadsuitbreidingen op hoger ruimtelijk schaalniveau onwenselijke verstedelijkingspatronen kunnen opleveren. Gemeenten breiden elk voor zich uit conform het compactestads- en bundelingsbeleid (uit de *Vierde Nota*, de *Vinex* en de *Nota Ruimte*), maar opgeteld zien we steden naar elkaar toe en aan elkaar vast groeien. Wat je daar verder ook van vindt: de overgang is nooit ontworpen. Elke nieuwe uitbreiding is telkens weer de grens van de stad: aan de aansluiting op de volgende wijk is nooit aandacht besteed.

Afstemming op een hoger bestuurlijk niveau is dus wenselijk, namelijk op de schaal van het stedelijk netwerk of het *daily urban system*. Dat betekent dat bestuurders, meer dan nu het geval is, gezamenlijk een ruimtelijke visie ontwikkelen op een gebied dat de gemeentegrenzen overschrijdt (Bontje 2001; Brand 2002; Luijten 2009; Metropoolregio Amsterdam 2008; Vrom-raad 2004). Niet de territoriale grenzen vormen dan de beleidseenheid, maar de functioneel-ruimtelijke verbanden en verbindingen op de regionaal-stedelijke schaal.

Overigens is dit niet per se een pleidooi voor een integraal regionaal stadsontwerp of een opschaling van het bestuur; de gewenste afstemming kan ook neerslaan in een regionale visie op een bepaald stedelijk milieu of op een groep stedelijke milieus. Via visievorming kan ook bestuurlijke samenwerking worden gefaciliteerd. In dat geval kan het bestuur een beroep doen op de plannings- en ontwerpwereld die juist met tegenstrijdige wensen zou moeten kunnen omgaan. Het veronderstelt wel dat stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten meer moeten gaan samenwerken. Beide beroepsgroepen hebben van oudsher hun eigen werkwijzen, die niet zomaar op elkaar aansluiten: waar in het landschapsontwerp vooral het streekeigene van een gebied het uitgangspunt vormt, daar is in de stedenbouw eerder de (functionele) verstedelijkingsopgave leidend (De Jonge 2009). In veel opgaven op de regionaal-stedelijke schaal komen beide aspecten echter samen. In een planning voor verstedelijkte regio's dienen deze dan ook in samenhang aan de orde te komen.

Beleid op het hogere bestuurlijke niveau kan ook dat van het Rijk betreffen. Dat is onder andere het geval als belangrijke, grootschalige groen- en recreatiegebieden (bijvoorbeeld de Ecologische Hoofdstructuur en de rijksbufferzones) in het geding zijn, en evenzeer als de aanleg of uitbreiding van grootschalige infrastructuur aan de orde is. Het infrastructuurnetwerk kan fungeren als een van de onderleggers voor verstedelijkingsopgaven op de regionaal-stedelijke schaal. Dit vergt een voortzetting en uitbreiding van de samenwerking tussen de betrokken departementen (in relatie met de lagere overheden) over sectorale grenzen heen, zoals nu al gebeurt in het rijksprogramma Randstad Urgent en de integrale gebiedsagenda's van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Pleitten we hierboven, op de lagere schaal, voor de aansluiting van investeringen op de bestaande kwaliteiten van verscheidene typen stedelijke milieus, hier bepleiten we, op het hogere schaalniveau, het zoveel mogelijk benutten van de mogelijkheden van reeds gedane investeringen. Dat draagt op beide niveaus bij aan de effectiviteit en efficiëntie van ruimtelijke investeringen – eisen die nu meer dan ooit aan het (rijks)beleid worden gesteld.

Diversiteit en de grote opgaven voor de nieuwe stedelijke regio

Met de bril van 'stedelijke milieus' kunnen de eigen kwaliteiten van de verschillende milieus in de stedelijke regio goed worden benoemd, zo blijkt uit deze *Staat van de ruimte*. Het ruimtelijk beleid staat daarmee voor een drieledige opgave: vormgeven aan de kwaliteit van de stedelijke milieus, vormgeven aan de verbindingen tussen die milieus onderling en zorgen voor voldoende variëteit en contrast in de hele stedelijke regio. Maar er zijn ook andere, zeer dwingende redenen om aan de stad

te sleutelen. We behandelen achtereenvolgens vier prioritaire opgaven: de vitale stad, het wijkenbeleid, het klimaat en herstructurering.

Een vitale stad veronderstelt allereerst een heldere economische ontwikkelingsstrategie. In deze *Staat van de ruimte* komt naar voren hoe belangrijk het is om stedelijke dynamiek te begrijpen in termen van ‘carrières’ van bedrijven en (woon)consumenten. Een vitale stad kan groeiende bedrijven steeds een goede plaats bieden binnen het bredere regionale verband. Een heldere economische ontwikkelingsstrategie veronderstelt ook een koppeling tussen ordening van de ruimte en de zorg voor het aanbod van goed geschoold personeel. Wanneer in de ruimtelijkeorderingsstrategie wordt aangeknoopt bij een groeiende bedrijfstak, dan moet ook tijdig worden geanalyseerd wat dat type bedrijvigheid vraagt van de regio. Bijvoorbeeld, als er een stedelijke milieu ontstaat van het type ‘science park’ en bedrijven hier daadwerkelijk de meerwaarde willen oogsten van de plaatsing in de nabijheid van een universiteit, dan moeten er wel voldoende getrainde laboranten in de regio zijn (omdat velen nu eenmaal niet verder dan het regionale schaalniveau zullen reizen).

Ten tweede zal het wijkenbeleid nadrukkelijker moeten worden verbonden met de stedelijke ontwikkelingsstrategie. Wijkenbeleid en economisch vitaliteitsbeleid kunnen meer voor elkaar betekenen. Ook hier kan het begrip ‘stedelijke milieus’ helpen. Hippe oude havenlocaties, waar een milieu voor de creatieve industrie tot ontwikkeling komt, grenzen vaak aan buurten waar het niet goed gaat. Er is dan ook aandacht nodig voor de vraag hoe verdere ontwikkelingen in die havengebieden (denk aan de noordelijke IJ-oever in Amsterdam) verbeteringen kunnen ondersteunen in de achtergelegen achterstandswijken.

Ten derde zal de komende decennia bij het denken over en het bouwen in de stad veel aandacht nodig zijn voor het klimaatprofiel van de stad. De steden spelen een belangrijke rol bij het produceren van broeikasgassen, maar krijgen ook te maken met de gevolgen van klimaatverandering. De technische oplossingen voor mitigatie en adaptatie zijn genoegzaam bekend. Maar wanneer we deze technieken ‘blind’ inzetten, is het risico groot dat we belangrijke kansen voor een radicale oplossing van een aantal stedelijke problemen missen. Zo kan de invoering van het elektrisch autorijden een goede aanleiding zijn om de regionale vervoersstromen te heroverwegen, om distributiesystemen anders op te zetten, of om parkeren in een ander daglicht te gaan bezien (denk bijvoorbeeld aan de parkeerplaats als zonnecollector en accu-oplader). De technische oplossingen moeten niet alleen bijdragen aan vermindering van de CO₂-uitstoot, maar ook aan de kwaliteit van leven. Als de kwaliteit van de omgeving centraal staat, zullen mensen de maatregelen gemakkelijker accepteren. Zij weten prima hoe hun omgeving beter kan worden en hoe ze daar duurzamer gebruik van kunnen maken. Dat moet het onderwerp zijn van de dialoog over de omgeving; een dialoog die het mogelijk maakt om klimaatproblemen op het lokale schaalniveau aan te pakken.

Ten vierde zal de stedelijke ontwikkeling de komende tijd in het teken staan van de strijd om herstructurering. Juist wanneer het financiële budget krappere wordt, wordt dit een zeer belangrijk beleidsdoel. Op korte termijn kan het goedkoper lijken om herstructurering (die immers dikwijls duurder is door saneringsopgaven)

te omzeilen. Op lange termijn leidt dit echter tot erosie van de kwaliteiten van sterke stedelijke milieus en daarmee van de stad als geheel. Herstructurering hoeft niet grootschalige sloop en nieuwbouw te betekenen. Ze kan bijvoorbeeld ook het verbeteren van het openbaar gebied inhouden of het toevoegen van bijzondere openbare functies. Bij bedrijventerreinen wordt vaak eerder gekeken naar nieuwe locaties dan naar de herontwikkeling van bestaande. De bril van stedelijke milieus biedt uitzicht op andersoortige herontwikkeling. Wellicht liggen nieuwe investeringen dichterbij wanneer wordt gewerkt aan nieuwe combinatiemilieus van wonen en werken. Om zulke milieus te kunnen vormgeven, moet elders worden gekeken waarin de kracht van nieuwe gemengde stedelijke milieus ligt en in hoeverre zulke milieus ook hier kunnen worden toegepast. Zo lijkt het aannemelijk dat verdichting het meest aantrekkelijk is in die gebieden die voor herstructurering in aanmerking komen. Juist op terreinen als de Haagse Binckhorst kan een heel nieuw stedelijk milieu tot ontwikkeling worden gebracht zonder dat dit al te ingrijpende sociale gevolgen heeft.

Tot slot

Het denken in termen van stedelijke milieus en de stedelijke regio als kleurrijk mozaïek biedt kansen om een aantal van de belangrijke opgaven voor de stedelijke regio nieuwe inhoud te geven. Kansen die het oude vocabulaire van stad en ommeland, bebouwd gebied en open ruimte, centrum en periferie niet meer biedt. Hoewel we weten dat we niet meer in deze termen zouden moeten spreken – zij zijn door de werkelijkheid achterhaald – gebruiken we dit vocabulaire, bij gebrek aan een alternatief, toch nog steeds. Hierdoor ontstaat het risico dat locaties die als periferie getypeerd worden, ook als perifere, ‘marginale’, plek ontwikkeld worden.

Kern van deze benadering is het denken in termen van contrasten en complementariteit binnen de regio. Een stedelijke regio is immers als een mozaïek met veelkleurige vlakken. Een mozaïek waar niet zozeer sprake is van uitbreiding, maar waar herschikking en herstructurering aan de orde van de dag zijn. Van de ruimtelijke planners vraagt de mozaïekbenadering dat zij de kwaliteiten van en de kansen in veel verschillende typen gebieden analyseren en waarderen.

Stedelijke milieus beschrijven zo niet alleen een toestand, ze stellen ook een uitdaging op het regionale niveau, een niveau waarop de stedenbouw en het landschapsontwerp hebben bewezen goed werk te kunnen verrichten. De volgende opgave is om deze milieus op regionaal niveau te maken tot het grotere geheel van de krachtige stad.

Noten

- 1) Ook volgens de *Monitor Nota Ruimte* zijn de ruimtelijke doelen met betrekking tot de stad in de afgelopen jaren in het algemeen gehaald, dit in tegenstelling tot een aantal meer aan leefomgevingskwaliteit gerelateerde doelen, zoals de beschikbaarheid van stedelijk groen en verbetering van de luchtkwaliteit (Ritsema van Eck & Farjon 2008; Snellen et al. 2006).
- 2) Met betrekking tot winkels wordt vaak een onderscheid gemaakt naar drie typen koopmotieven: 'run' (dagelijkse boodschappen), 'fun' (recreatief winkelen) en 'doel' (doelgerichte aankopen).

Beeldessay



Statistisch moment

Ralph Kämena

De rol die fotografie inneemt in wetenschappelijk ruimtelijk onderzoek is niet onomstreden. Wat heeft fotografie toe te voegen aan een statistisch onderbouwd onderzoek als de *Staat van de ruimte*? Zonder in een filosofische discussie te vervallen, kan je stellen dat fotografie zich baseert op hetgeen op een moment plaatsvindt, terwijl statistiek een reeks momenten betreft. Beide benaderingen hebben naast hun kwaliteiten grote handicaps.

Statistiek is traag. Traagheid is in een tijd met een hoge dynamiek geen voordeel, maar toont wel de lange lijn die ons beschermt tegen de waan van de dag. Met als ruggengraat de lange lijn, kan staafbaar beleid gemaakt worden. Mede daarom is statistiek zo bruikbaar als onderzoeksinstrument.

Fotografie heeft per definitie slechts het moment, maar is daardoor bij uitstek geschikt om de statistische bevindingen uit het onderzoek te toetsen in de actualiteit. Fotografie plaatst statistische bevindingen op een bepaald moment in de tijd in de schaal van de plek. Hoe ziet het onderwerp van de wetenschappelijke cijfers er van dichtbij, ter plaatse, 'in het wild' uit? Is het onderzochte fenomeen überhaupt visueel waarneembaar? Hoe toont het zich, en wanneer, onder welke omstandigheden?

Ik zie de rol van fotografie in dit onderzoek als een poging de stad redekundig te ontleden. Stedenbouwkundige fotografie toont de grammatica van de plek. Door ter plaatse het onderwerp, werkwoord, lijdend voorwerp, enzovoort te vinden, kan fotografie een beeld geven van hun verhouding tot elkaar. Daarnaast toont zich het ongerijmde in bijzinnen die zich ogenschijnlijk zonder logica gevormd lijken te hebben. Fotografie toont keer op keer aan dat de realiteit weerbarstiger en complexer is dan de cijfers doen vermoeden. Fotografie weet het niet beter, maar kan de macrobenadering van wetenschappelijk onderzoek tastbaar maken.

De *Staat van de ruimte* biedt het ruimtelijkeordeningsbeleid handvatten. Hoe sterk de wetenschappelijke analyses en bevindingen ook zijn, het succes van toekomstig beleid hangt mede af van de implementatie ervan. De uiteindelijke implementatie gebeurt per definitie op de plek. Als ruimtelijk onderzoek een concretere vertaling kan maken naar de effecten op de plek, dan heeft de politiek meer handvatten om het beleid te precisieren. Deze precisie – bijvoorbeeld ten aanzien van de beoogde functies van plekken en het daadwerkelijke gebruik – kan de kloof tussen beleid en planning enerzijds en de concrete plek en zijn gebruikers anderzijds helpen te verkleinen, waardoor de resultaten van het beleid verbeteren.

Het is mijn overtuiging dat in deze tijd van complexe en veelomvattende veranderingen (op de lokale tot en met de mondiale schaal) de dialoog tussen wetenschap en beeldende middelen als fotografie en video steeds belangrijker wordt om de staat van de ruimte te kunnen blijven opmaken. Willen we grip krijgen op de ontwikkelingen op heel uiteenlopende stedelijke plekken, dan zullen we deze scherp in beeld moeten brengen: dat betekent dat we veranderingen niet alleen moeten meten, maar ook zichtbaar moeten maken.



Bergkwartier, Deventer



Havenkwartier, Deventer



Pannekoekstraat, Rotterdam



Pannekoekstraat, Rotterdam





Station Breda Prinsenbeek



Station Breda Prinsenbeek



Station Zwolle



Station Zwolle



Steenstraat (oorspronkelijke locatie Eiffel, 1992-2000), Arnhem

Meander (toekomstige locatie Eiffel, vanaf 2010), Arnhem





Van Kleffenstraat (huidige locatie Eiffel, 2000-2010), Arnhem



Meander (toekomstige locatie Eiffel, vanaf 2010), Arnhem



Buitenhof, Delft

Buitenhof, Delft





Pendrecht, Rotterdam



Pendrecht, Rotterdam



Le Medi, Bospolder, Rotterdam

ACA-complex, Overvecht, Utrecht





Le Medi, Bospolder, Rotterdam



ACA-complex, Overvecht, Utrecht



Groepspraktijk Huisartsen, Dalftsen

St. Antonius Ziekenhuis, Nieuwegein





Dorpskern, Dalfsen



City Plaza, Nieuwegein



Westermaat Plein, Hengelo

Meubelboulevard Kanaleneiland, Utrecht





Westermaat Plein, Hengelo



Meubelboulevard Kanaleneiland, Utrecht



Dordrecht Zuid-Oost



Dordrecht Zuid-Oost



Hoogvliet, Rotterdam



Hoogvliet, Rotterdam

Verdieping



De economische transformatie van historische binnensteden

Frank van Oort & Jan Ritsema van Eck

1.1 Inleiding

De binnenstad is van oudsher het economische, culturele en bestuurlijke centrum van de stad. Daardoor biedt een binnenstad tal van voorzieningen, zoals winkels, banken, postkantoren, theaters, en een gemeentehuis.

Deze functies en daarmee de economische ontwikkeling van de binnenstad staan al jaren onder druk: de kapitaalkrachtige en hoogopgeleide bevolking die veelvuldig van de voorzieningen gebruik maakte, heeft in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw al in toenemende mate de (binnen)stad verlaten. En ook bedrijven trekken in toenemende mate van de binnensteden naar de stadsrandzone, op zoek naar ruimte, bereikbaarheid en een representatieve omgeving (Atzema et al. 2009). Grootchalige winkelveorzieningen buiten of aan de rand van de stad (zie ook hoofdstuk 7) concurreren steeds meer met de binnenstedelijke specialisatie op 'funshoppen'. Ook andere voorzieningen, zoals bioscopen en ziekenhuizen, realiseren een grotere vestiging vooral buiten de binnensteden (Evers et al. 2005).

Maar wie op een zonnige zaterdagmiddag door het voetgangersgebied van een willekeurige grote of middelgrote stad in Nederland loopt, zal toch niet de aan de indruk ontkomen dat de binnenstad bloeit als nooit tevoren. Het winkelend publiek perst zich met moeite door de smalle straten, pleinen tellen een snel groeiend aantal terrassen, en de festivals, jaarmarkten en andere evenementen melden jaar op jaar groeiende bezoekersaantallen (Metz 2002).

De recente internationale literatuur suggereert een economische revolutie met de binnenstad als hernieuwd producenten- en consumentencentrum. Dit beeld stoelt vooral op de opkomst van de zogenoemde creatieve en culturele industrieën en dienstverlening, denk aan reclame- en communicatiebureaus, architectenbureaus en internetbedrijven. Kleinschalige creatieve bedrijvigheid maakt binnensteden hiermee (opnieuw) tot broedplaatsen van economische vernieuwing en ontwikkeling (Florida 2002; Scott 1988; Soja 2000). Zulke bedrijven, die zich toeleggen

op deze *Nieuwe Economie*, floreren in bijvoorbeeld de binnensteden van Londen, Singapore en Vancouver (Hutton 2008). Het economische belang van culturele industrieën zit ook in de voorwaardenscheppende functie die ze hebben voor creatievelingen die in de (binnen)stad willen wonen en werken, en die op hun beurt met hun creativiteit en ondernemerschap de lokale economie verder kunnen laten groeien.

In dit hoofdstuk staat de economische ervaring en heroriëntatie van de Nederlandse binnensteden centraal. In paragraaf 1.2 wordt een conceptueel kader geschetst voor de (binnen)stedelijke economische ontwikkeling sinds de jaren zeventig. Hierin laten we zien hoe het denkkader over de stad eerst is geëvolueerd van een traditioneel centriperspectief (van industriële productie en consumptie) naar de zogenoemde postindustriële stad. En dat vervolgens het concept is ontstaan van de culturele, kennisintensieve en creatieve stad, die de ruimtelijke magneetwerking voor de 'oude' en de 'nieuwe' economie in zich verenigt (Hutton 2008).

Hiermee geven we vooral een ideaaltypische beschrijving en veralgemenisering van enkele internationale aansprekende binnensteden. Daarom toetsen we vervolgens empirisch in welke mate Nederlandse steden zich ook ontwikkelen tot dergelijke ideale, nieuwe, aantrekkelijke (binnen)steden.

1.2 Van de postindustriële stad naar de creatieve stad

De evolutie van de binnenstedelijke economie hangt samen met ontwikkelingen in productiesystemen en arbeidsmarkten, en het gebruik van de aanwezige ruimte (Seip 1999; Smook 1984). In de jaren zeventig van de vorige eeuw was de binnenstad nog het strijdtonel bij uitsteking van de industriële herstructurering, wat resulteerde in armoede, verloedering en ontworteling (Loney & Allen 1979). De industriële stad, zoals geanalyseerd en beschreven door de Chicago School, kwam ten einde. Vanaf de jaren tachtig werd de diensteneconomie steeds belangrijker en in eerste instantie vestigde deze zich voornamelijk in de binnenstad. De neergang van het Fordistische productiesysteem en de daaraan gerelateerde (type) werkgelegenheid en de gelijktijdige opkomst van een stedelijke postindustriële sociale klasse (Bell 1973) zorgden ervoor dat binnensteden snel veranderden in sociale opbouw. Hoewel deze *gentrification* zich niet beperkte tot binnensteden, was daar wel de transformatie het sterkst voelbaar. Nieuwe theorieën – postindustrialisatie, post-Fordism en postmodernisme – kwamen tot leven (Piore & Sabel 1984). Hoewel deze hevig werden bekritiseerd op polemische, theoretische en empirische inhoud, hebben ze het denken over stedelijke centra een generatie lang sterk beïnvloed. Vooral in de Amerikaanse context was het Central Business District (CBD) het fysieke brandpunt van herstructurering en verdienstelijking. Ook in Nederland concentreerden veel commerciële dienstenactiviteiten zich in eerste instantie in binnensteden (Eichholtz & Opsteeg 1994; Louw 1993). Hiermee zijn de contouren geschetst van de *postindustriële stad* – een term die is beladen met meerdere betekenissen die alle gaan over structurele economische en sociale veranderingen ten opzichte van wat gangbaar was in de voorgaande (industriële) periode (Soja 1989). De postindustriële stad gaat dus over het veranderende economische belang van sectoren in binnensteden (verdienstelijking en opkomst kantorenmarkt), de ruimtelijke uitsortering en spreiding hiervan in woon- en werklocaties en de vernieuwende

sociale verhoudingen en segmentering die dit teweegbrengt in de maatschappij (Jobse & Musterd 1994).

Sinds het begin van de jaren negentig worden verschillende discussies gevoerd over de rol van binnensteden. De postindustriële stad lijkt nu al weer aan herbezinning toe. De vraag is of dat leidt tot een devaluatie of een revaluatie van de binnenstad als economisch centrum.

Aan de ene kant neemt het belang van het CBD voor economische functies af ten faveure van meer perifere locaties in de stedelijke agglomeratie: de *edge city*, stadsrandzone en satellietsteden (Garreau 1991). De neergang van de industriële massaproductie lijkt inmiddels te zijn voltooid, waardoor binnenstedelijke herstructurering van industrie naar diensten niet meer de noodzakelijke drijver voor ontwikkeling is. De verdienstelijking van de stedelijke productiestructuur en aanverwante werkgelegenheidsgroei verzadigt en kristalliseert zich uit in enkele steden (*global cities*).

Aan de andere kant zijn er ook ontwikkelingen die de binnenstad weer nieuw economisch elan kunnen geven. Technologische ontwikkelingen, zoals de opkomst van informatie- en communicatietechnologie bieden mogelijk nieuwe kansen. Vooral nog wordt verschillend gedacht over de gevolgen voor binnensteden: van hernieuwde concentratie vanwege het toegenomen belang van face-to-face-interactie, nodig om digitaal vergaarde informatie te begrijpen en toe te passen in specifieke situaties (Gaspar & Glaeser 1998), tot toenemende mogelijkheden voor regionale deconcentratie van bedrijvigheid.

De opkomst van wat de kenniseconomie en de culturele economie wordt genoemd introduceert nieuwe typen bedrijvigheid waarvoor de binnenstad een geschikte vestigingsplaats is vanwege de aanwezigheid van een grootstedelijke atmosfeer met culinaire, culturele en zakelijke dienstverlening. Zij worden gezien als de motoren die de (potentiële) economische deconcentratietendens van binnenstedelijke functies moeten keren, en de opmaat moeten vormen voor creatieve binnensteden.

1.3 De nieuwe producenten in de binnenstad

Herstructureringsprocessen stonden centraal in het geschetste beeld van de postindustriële stad. Deze kwamen tot uitdrukking in binnenstedelijk functioneel gebruik (zakelijke diensten), de huizenmarkt in de stedelijke regio, en de opkomst van een nieuwe sociale (werkende) klasse. Het beeld van de postindustriële stad is minder nieuw dan het leek: ook de huidige (deels waarneembare maar deels alleen nog geanticipeerde) herstructureringsprocessen vormen een ontwikkelingsfase waarin economische productie in de binnenstad van karakter verandert, maar er – in ieder geval in de internationale literatuur – wel gevestigd blijft (Soja 2000). Er is echter nog geen eenduidige verklaring voor de internationaal waargenomen concentratie van relatief footloose Nieuwe Economiebedrijven in binnensteden, en de ongelijkmatige ontwikkeling van de culturele industrie en de daarbij behorende werkgelegenheid in enkele (en niet alle) steden (Hutton 2008).

Allen Scott (1988) plaatst de economische productiefunctie van de stad in een lange traditie van agglomeratieonderzoek. Hij geeft aan dat de conceptualisering

van agglomeratievoordelen altijd een latente rol heeft gespeeld in de stedelijke en sociale geografie (bijvoorbeeld van de Chicago School), maar dat dit nooit echt coherent in een sluitende theorie is samengebracht. Agglomeratievoordelen spelen een rol ter verklaring van economische productiviteitsgroei in steden. Deze groei valt in steden gemiddeld 3 tot 8 procent hoger uit dan daarbuiten (Rosenthal & Strange 2004). Agglomeratievoordelen zijn er in verschillende smaken. Zo levert de aanwezigheid van bedrijven in vergelijkbare sectoren als waar de mensen zelf actief in zijn voordelen op, zoals minder zoekkosten op een gezamenlijke arbeidsmarkt, profijt van nabije gezamenlijke toeleveranciers en van mogelijke kennisuitwisseling. Dit worden 'lokalisatievoordelen' genoemd. De aanwezigheid van stedelijke voorzieningen, infrastructuur, consumenten en een variëteit aan mogelijke productiepartners levert ook stedelijke voordelen op. Dit worden 'urbanisatievoordelen' genoemd. Gezamenlijk maken ze een complex geheel van agglomeratievoordelen voor producenten in steden. Welke van deze voordelen drijft nu de kennisintensieve, creatieve en culturele industrie naar binnensteden?

Kennisintensieve bedrijven zoeken vooral kennis die is opgeslagen in de hoofden van kenniswerkers. Een concentratie van menselijk kapitaal in steden is daarom één van de meest overtuigende argumenten voor clustering van creatieve, innovatieve en culturele bedrijfstakken (Glaeser 1999). Glaeser en Saiz (2003) hebben voor de Verenigde Staten aangetoond dat steden met de grootste concentratie van menselijk kapitaal (gemeten in aantal hoogopgeleiden van de beroepsbevolking) ook het snelste economisch groeien. Ook voor Nederland bevestigt Raspe (2009) dit verband. In steden met een hoge score is de arbeidsproductiviteit hoger en hebben nieuwe bedrijven een grotere kans op overleving en groei. Steden met een dergelijk gunstig profiel trekken weer andere hogere opgeleiden en kennisintensieve bedrijven aan. De aanwezigheid van gerelateerde bedrijven in dezelfde economische netwerken (Van Oort et al. 2006) en van kennisinstellingen zoals universiteiten (Ponds et al. 2009) speelt hierin vaak ook een rol.

Hoewel de waarde van menselijk kapitaal voor stedelijke economische ontwikkeling overtuigend is aangetoond, brengt het ons nog niet per se bij de binnenstad als ideale vestigingsplaats van innovatieve bedrijvigheid. Marlet en Van Woerkens (2007) beargumenteren in navolging van Florida (2002) dat creativiteit een belangrijker drijfveer voor binnenstedelijke economische ontwikkeling is dan opleiding. Het argument van Florida (2002) was dat mensen niet hoogopgeleid hoeven te zijn om creatief te zijn. Met specifieke definities van creatieve beroepen suggereert Florida dat creativiteit in het algemeen samengaat met stedelijk-economische groei. In directe zin omdat creatieve werknemers productiever zijn (vergelijk het argument van het menselijk kapitaal), in indirecte zin omdat creatieve werknemers – vaak werkzaam in creatieve sectoren, maar niet per se – culturele goederen ook meer consumeren, en zo bijdragen aan een grotere vraag ervan. En bij dat laatste argument komt de binnenstad prominent in beeld, want daar zijn de culturele voorzieningen veelal geconcentreerd (Francke & Verhagen 2005). Hutton (2008) baseert er zijn broedplaatsgedachte van Nieuwe Economie en dotcombedrijven op. Hij constateert in casestudies van bedrijvigheid in de binnensteden van London, San Francisco, Vancouver en Singapore dat naast de aanwezigheid van toeleveranciers, klanten en bedrijven in dezelfde sector (clustervorming en imago) de binnenstedelijke culturele voorzieningen de grootste aantrekkingskracht uitoefenen op

startende entrepreneurs in innovatieve en dienstverlenende creatieve activiteiten. Hutton definieert een aantal groepen van bedrijven die volgens hem gezamenlijk sterk bijdragen aan het nieuwe economische elan van binnensteden (nog in navolging van de conceptualisering van de postindustriële stad), namelijk:

- de zakelijke dienstverlening in het algemeen;
- de culturele bedrijvigheid;
- de uitgaanssector;
- de vooral kleinschalige en op funshopping gespecialiseerde detailhandel;
- dotcombedrijven.

Hij vindt dat deze categorieën bedrijvigheid in de onderzochte binnensteden sterk zijn oververtegenwoordigd in de binnenstad en recentelijk sterk groeien.

1.4 De nieuwe consumenten in de binnenstad

Regionale loonverschillen zijn in de ruimtelijke economie de cruciale schakel tussen bedrijven en huishoudens. In grote steden zijn werknemers – gecontroleerd voor de vereiste kwalificaties – gemiddeld productiever (Rosenthal & Strange 2004), waardoor voor vergelijkbare werkzaamheden hogere lonen betaald kunnen worden door bedrijven. Hogere lonen op haar beurt trekken weer meer (nieuwe) werknemers aan. Hoewel dit argument internationaal wel geldt (in de Verenigde Staten liggen lonen in steden gemiddeld 30 procent hoger dan erbuiten), lijkt het in Nederland door de centraal geleide loonpolitiek niet op te gaan.

Toch is in het huidige stedelijk-economische discours de link tussen bedrijven en huishoudens op een andere wijze een cruciale determinant van de ontwikkeling van (binnen)steden. In de industriële en postindustriële stad was de plek van werken gegeven (kort gezegd: het CBD), en schikken huishoudens zich daaromheen: ‘wonen volgt werken’. Recentelijk wordt echter steeds duidelijker dat die causaliteit ook andersom werkt: bedrijvigheid laat haar vestigingsplaats ook steeds meer afhangen van de plek waar huishoudens (willen) wonen: ‘werken volgt wonen’ (Boarnet 1994). In Nederland is op stedelijk niveau een toenemende dominantie van werken volgt wonen waarneembaar (De Graaff et al. 2008). Deze ontwikkeling past bij de genoemde conceptualisering van het menselijk en creatief kapitaal, waarbij de veronderstelling is dat niet de bedrijven, maar de mensen in de stad de dragers en overdragers van kennis zijn (Marlet & Van Woerkens 2007). In het geheel van agglomeratievoordelen in (binnen)steden nemen daarom de voordelen die samenhangen met de locatiekeuze van huishoudens in belang toe. Voor de creatieve, innovatieve (dotcom)bedrijven die zich in binnensteden vestigen, zijn dat vooral de voorkeuren van hoogopgeleide en creatieve kenniswerkers. Vanwege hun behoefte aan culturele diensten en voorzieningen is de binnenstad, waar deze veelal te vinden zijn, een belangrijke plek. De binnenstad wordt voor hen ook een *consumer city* (Glaeser et al. 2001). Kleinschalige winkelveorzieningen met gespecialiseerde producten en voorzieningen, een groot aanbod aan culinaire en culturele voorzieningen en op maat toegesneden woningen (appartementen) horen bij dit patroon (Kotkin 2001).

1.5 Nieuwe producenten in de Nederlandse binnenstad 1996-2008

In het voorafgaande is het beeld geschetst van een binnenstad die door zijn culturele en culinaire voorzieningen aantrekkelijk is als woon- en verblijfplaats voor creatieve werknemers, en daarmee voor bedrijven die deze werknemers in dienst hebben: cultural industries en kennisintensieve bedrijven zoals de zakelijke diensten en de dotcomindustrie. Daardoor zouden deze sectoren met name in de binnenstad sterk groeien, wat op zijn beurt weer extra vraag oplevert voor de horeca en andere hospitalitybranches.

In hoeverre zien we dit alles nu terug in de ontwikkelingen van de werkgelegenheid in de Nederlandse binnensteden? Voor de 58 grootste steden in Nederland met een binnenstad (zie bijlage 1 voor definities) hebben we onderzocht in hoeverre de door Hutton (2008) onderscheiden Nieuwe Economie- en creatieve sectoren zich ontwikkelen in de periode 1996-2008. Bijlage 2 geeft de definities van deze sectoren (dotcombedrijven, culturele bedrijvigheid, detailhandel, zakelijke en financiële dienstverlening, de uitgaanssector). We hebben informatie over het aantal bedrijfsvestigingen in deze specifieke sectoren en de hierin werkzame personen.

Uit tabel 1.1 blijkt dat er in de binnensteden inderdaad sprake is van een sterke vertegenwoordiging van de genoemde binnenstedelijke sectoren. Deze vijf sectoren maken in 2008 samen bijna 60 procent uit van de werkgelegenheid in de binnenstad, tegen 39 procent in de stedelijke gemeenten als geheel en 35 procent in Nederland als geheel. Deze oververtegenwoordiging is vooral duidelijk in de hospitalitysector en in de detailhandel. Het aandeel van deze sectoren op de totale werkgelegenheid is in de binnensteden meer dan twee keer zo groot als in de stedelijke gemeenten of in Nederland als geheel. Ook de culturele bedrijvigheid is duidelijk oververtegenwoordigd in de binnensteden: het aandeel hiervan is 1,4 maal zo hoog als in de stedelijke gemeenten en 1,7 maal zo hoog als in Nederland als geheel. De financiële en zakelijke diensten zijn in de binnenstad nauwelijks sterker vertegenwoordigd dan in de stedelijke gemeenten. De dotcomindustrie heeft in 2008 in de binnensteden zelfs een iets lager aandeel dan in de stedelijke gemeenten als geheel.

Ondanks de oververtegenwoordiging is het niet zo dat de genoemde sectoren in de binnenstad harder groeien dan elders. Integendeel, al deze sectoren groeien harder in de stedelijke gemeenten als geheel en in heel Nederland, dan in de binnensteden. De totale werkgelegenheidsgroei in de binnenstad bedraagt ook maar een kwart van die in de stedelijke gemeenten en in heel Nederland. Wel is deze groei geheel toe te schrijven aan de genoemde 'typisch binnenstedelijke' sectoren: de overige sectoren hebben werkgelegenheid verloren in de binnenstad. Vooral de culturele bedrijvigheid, de uitgaanssector en de dotcomindustrie in de binnenstad vertonen sterke werkgelegenheidsgroei. Maar deze sectoren groeien buiten de binnenstad nog sterker: de culturele industrie en de dotcomindustrie bijna twee maal zo sterk. Alleen de uitgaanssector groeit in de binnenstad bijna net zo sterk als daarbuiten.

Tabel 1.1

Werkgelegenheid in 58 binnensteden

		Financiële en zakelijke diensten	Culturele bedrijvig- heid	Uitgaans- sector	Detail- handel	Dotcom- industrie	Overig	Totaal
NL	1996	14,1%	2,5%	4,0%	9,9%	0,9%	68,6%	
	2008	16,3%	2,9%	4,2%	9,4%	2,0%	65,3%	
	Groeipercentage	46,0%	48,8%	32,8%	19,7%	174,6%	20,5%	26,6%
Steden	1996	16,6%	3,0%	3,8%	9,3%	1,1%	66,2%	
	2008	18,8%	3,5%	4,1%	8,6%	2,2%	62,9%	
	Groeipercentage	41,5%	41,7%	34,2%	15,6%	158,7%	18,5%	24,8%
Binnensteden	1996	19,4%	4,2%	10,4%	20,6%	1,2%	44,1%	
	2008	19,6%	5,0%	12,9%	20,0%	2,1%	40,3%	
	Groeipercentage	7,0%	28,3%	31,7%	3,2%	88,7%	-2,9%	6,3%

Bron: LISA (1996, 2008); bewerking PBL

Door middel van een longitudinale analyse van de bedrijfsvestigingen in de stedelijke sectoren hebben we achterhaald hoe hoog de percentages van oprichting (ten opzichte van de totale werkgelegenheid) en verplaatsingsdynamiek (verandering van de postcode van de vestiging) zijn in de Nederlandse binnensteden. Tabel 1.2 vat deze analyse samen. Het blijkt dat vooral de oprichtingspercentages van de culturele bedrijvigheid en de dotcomsector in binnensteden beduidend hoger zijn dan gemiddeld (respectievelijk 6,3 procent en 8,3 procent tegenover 5,2 procent gemiddeld). Uit de mobiliteitsgegevens blijkt evenwel dat de binnensteden niet noemenswaardig meer werkgelegenheid in deze sectoren vasthouden: de culturele bedrijvigheid en dotcombedrijven verhuizen gemiddeld ongeveer evenveel naar, van en tussen postcodes in binnensteden als het gemiddelde bedrijfsleven. Hoewel binnensteden dus wel broedplaatsen zijn van culturele en dotcombedrijven houden de binnensteden ze niet meer dan gemiddeld vast. De tabel laat ook zien dat financiële en zakelijke diensten meer uit binnensteden verhuizen dan dat ze erheen verhuizen, en dat detailhandelsvestigingen vaak binnen en tussen binnensteden zelf verhuizen.

	Oprichtings- percentage*	Mobiliteit			
		In	Uit	Tussen	Totaal
Financiële en zakelijke diensten	5,7	30%	48%	22%	100%
Culturele bedrijvigheid	6,3	30%	44%	26%	100%
Uitgaanssector	5,2	29%	39%	32%	100%
Detailhandel	4,1	20%	27%	53%	100%
Dotcomindustrie	8,3	27%	47%	26%	100%
Totaal	5,2	28%	45%	27%	100%

* De tabel toont de oprichtingspercentages van nieuwe en verplaatste bedrijven (op basis van de werkgelegenheid) in 58 binnensteden in de geselecteerde sectoren, gemiddeld over 1999-2006. Het oprichtingspercentage is gemeten ten opzichte van de totale werkgelegenheid in een sector.

Bron: LISA (1996, 2008); bewerking PBL

We gaan wat meer in detail in op de ontwikkelingen in de drie snelgroeiende sectoren, namelijk de culturele bedrijvigheid, de dotcombedrijven en de bedrijven in de uitgaanssector. In welke binnensteden zijn deze sterk vertegenwoordigd en hoe hebben ze zich hier ontwikkeld? De culturele bedrijvigheid (uitgeverijen, reclamebureaus, architectuur- en andere ontwerpbureaus, mediabedrijven, productiebedrijven en musea) is het sterkst vertegenwoordigd in de binnenstad van Amsterdam, met een aandeel van 10 procent van de totale werkgelegenheid (zie figuur 1.1). Andere grote binnensteden waarin deze relatief sterk zijn vertegenwoordigd zijn die van Dordrecht, Leiden, Utrecht, Groningen, Nijmegen, Den Haag en Eindhoven. Met uitzondering van Dordrecht gaat het hier om universiteitssteden. Met uitzondering van Eindhoven gaat het om steden met een grote en aantrekkelijke historische binnenstad. In de meeste kleinere binnensteden zijn de *cultural industries* minder sterk vertegenwoordigd. Van de grotere steden valt op dat Rotterdam en Tilburg, die beiden geen historische binnenstad (meer) hebben, geen sterke oververtegenwoordiging kennen. In de werkgelegenheids groei van de culturele industrie sinds 1996 (figuur 1.1, rechts) is geen duidelijk patroon te herkennen. De genoemde grotere steden met een hoog aandeel in 2008 hebben in het algemeen de afgelopen periode ook een relatief sterke groei van die sector gekend.

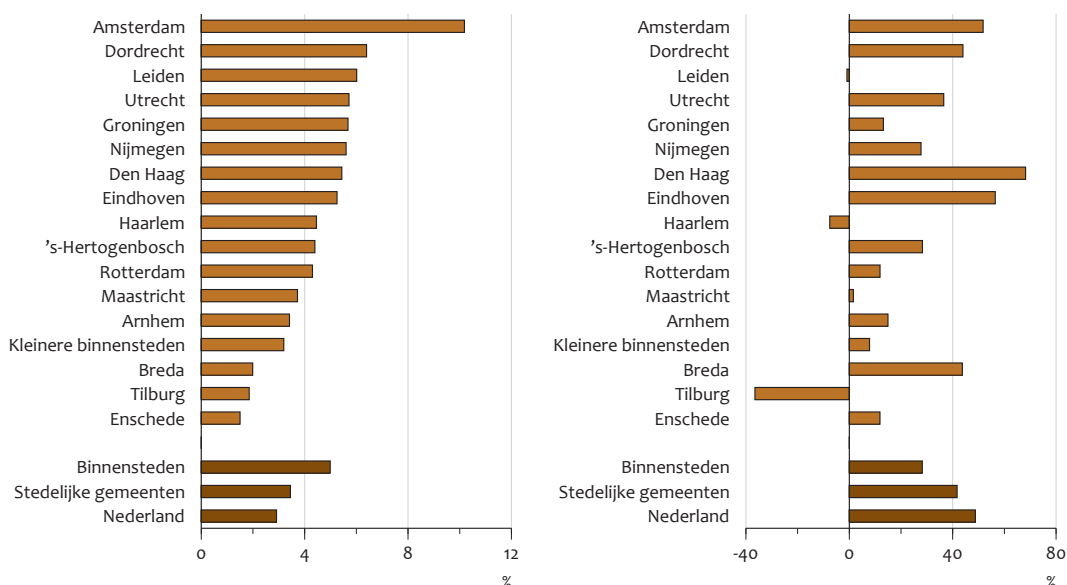
De dotcomindustrie (productie en verkoop van computers, telecommunicatie- en andere elektronische apparatuur, software, exploitatie van databanken en websites, IT-consultancy en dergelijke) is zoals gezegd niet echt meer geconcentreerd in de binnenstad: gemiddeld heeft deze sector een iets hoger aandeel in de werkgelegenheid in de rest van de stad. Dit druist in tegen de hypothese die Hutton (2008) hierover opstelt. Binnensteden waar de dotcomsector nog wel relatief sterk vertegenwoordigd is (figuur 1.2) zijn onder meer Eindhoven, Rotterdam, Groningen en Amsterdam. De dotcomsector is relatief sterk gegroeid in de binnensteden van Amsterdam en Haarlem en in een aantal binnensteden buiten de Randstad; opvallend genoeg is de groei van deze sector in de binnensteden in de Zuidvleugel relatief beperkt, en in Utrecht en Dordrecht zelfs negatief (figuur 1.2, rechts)

Figuur 1.1

Werkgelegenheid in culturele sector binnensteden

Aandeel, 2008

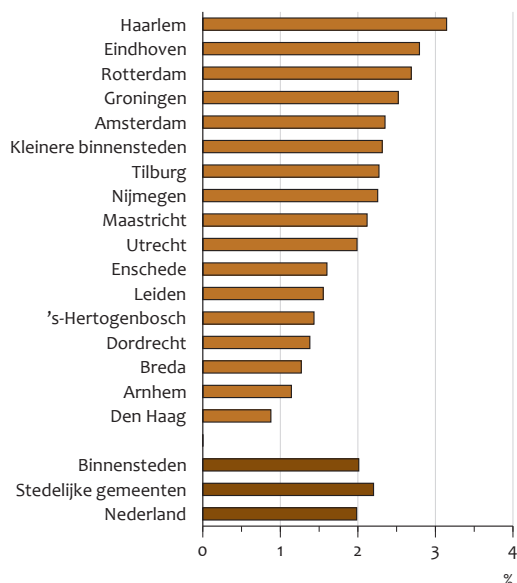
Groei, 1996 – 2008



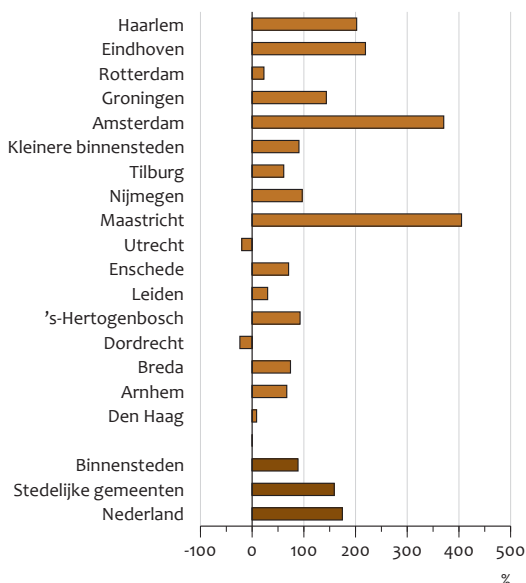
Bron: LISA (1996, 2008); bewerking PBL

De uitgaanssector (horeca, podia, evenementen- en recreatiecentra) – op zichzelf geen nieuwe verschijning in de binnenstad, maar wel een sector die belangrijk is voor de ‘nieuwe’ producenten vanwege zijn ontmoetings- en verzorgingsfunctie – is van alle sectoren het sterkst geconcentreerd in binnensteden, met aandelen die meer dan tweemaal zo hoog zijn als in de stad als geheel. Grotere binnensteden waarin deze sector een hoger aandeel heeft dan in de gemiddelde binnenstad zijn onder meer Nijmegen, Amsterdam, Tilburg, Maastricht, Groningen en Den Bosch. Opvallend is dat deze sector niet sterk vertegenwoordigd is in de grotere binnensteden in de Zuidvleugel van de Randstad (Dordrecht, Rotterdam, Den Haag, in mindere mate ook Leiden). In de werkgelegenheidsgroei in deze sector is opnieuw geen duidelijk patroon te herkennen. Overigens blijkt de aanwezigheid of groei van deze uitgaanssector in de door ons onderzochte steden statistisch in de meeste gevallen niet samen te hangen met de groei van de ‘Nieuwe Economie’-sectoren, zoals de dotcomindustrie. De uitgaanssector lijkt dus in Nederlandse binnensteden niet de voorwaardenscheppende rol te spelen die daaraan wel wordt toegedacht. Wel vinden we een beperkte samenhang ($r^2 = 21$ procent) tussen de groei van de uitgaanssector en die van de cultural industries. Dit zou verklaard kunnen worden door de publiektrekkende functies van deze laatste sector, die ook de vraag naar horeca oplevert.

Aandeel, 2008



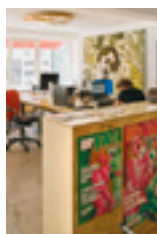
Groei, 1996 – 2008



Bron: Lisa (1996, 2008); bewerking PBL

1.6 Twee binnenstadsgebieden

Ter illustratie van het voorgaande volgen hier beschrijvingen van de contrasterende ontwikkelingen in twee succesvolle maar verschillende binnenstadsgebieden: de Pannekoekstraat in Rotterdam en het Bergkwartier in Deventer.



1.6.1 Pannekoekstraat

De Pannekoekstraat ligt aan de oostzijde van de Rotterdamse binnenstad. Al in de middeleeuwen wordt deze straat vermeld. Bij het bombardement in 1940 is de gehele bebouwing verloren gegaan. Na de oorlog is op ongeveer dezelfde plaats opnieuw een Pannekoekstraat aangelegd. In typisch Rotterdamse,



Bron: Topografische kaart; LISA (2008)

functionalistische stijl, met winkels op de begane grond, woningen erboven en expeditiehoven aan de achterzijde: het principe dat door de Lijnbaan wereldberoemd is geworden.

In de jaren negentig werd dit nog gezien als een vervallen deel van de binnenstad waar verdere verloedering op de loer lag. De WOM (Wijkontwikkelingsmaatschappij) is toen actief geworden met het opknappen van panden, het sluiten van overlastgevende horeca en dergelijke, maar ook met het zoeken van een karakteristieke mix van horeca en bedrijvigheid. De vestiging van een espressobar in de straat eind jaren negentig wordt algemeen als een omslagpunt gezien. De bar trok een creatief publiek dat de karakteristieke wederopbouwarchitectuur van het gebied kon waarderen. In de straat vestigden zich diverse gespecialiseerde winkels. En toen een leegstaand kantoorpand werd verbouwd tot bedrijfsverzamelgebouw, meldden zich veel creatieve ondernemers. Zo zijn er een organisatie voor ondersteuning van popmuziek, een organisatie voor duurzaam ondernemerschap, een innovatielab en een architectenbureau gevestigd. De professionals zijn enthousiast over de onderlinge contacten en de goede sfeer, die onder meer blijkt uit de tafeltenniscompetities die regelmatig in het pand worden georganiseerd. De Pannekoekstraat wordt nu gezien als nieuwe creatieve hotspot, nadat eerder de Witte de Withstraat deze status al bereikte.



Bron: Topografische kaart; LISA (2008)

Het Bergkwartier is in de twaalfde eeuw ontstaan aan de westzijde van de Deventer binnenstad. Oorspronkelijk was het een nieuw handelskwartier. In de negentiende eeuw is het een achterbuurt geworden, overbevolkt en in verval. In de Tweede Wereldoorlog werd de buurt, net als de hele Deventer binnenstad, zwaar getroffen: meer dan 85 procent van alle woningen was beschadigd. Voor het Bergkwartier leek er geen toekomst meer te zijn toen in een infrastructuurplan in 1959 grote delen van de buurt zouden moeten plaatsmaken voor nieuwe wegen en de oprichting van een brug.

Een aantal particulieren heeft zich ingezet om de wijk te behouden en op te knappen, waarbij de historische ruimtelijke structuur en het uiterlijk van de panden behouden zouden blijven. In 1968 is hiervoor de NV Bergkwartier opgericht, die historische panden in de buurt (en ook elders in de Deventer binnenstad) restaureert, verhuurt en beheert. Naast woningen en appartementen gaat het om bedrijfsruimte, kantoren en horecagelegenheden.

Het behoud en de versterking van het historische binnenstadsbeeld sluit goed aan bij het beleid van de gemeente Deventer dat de stad onder meer door festivals en jaarmarkten op de kaart wil zetten. Zo is de jaarlijkse boekenmarkt (niet in het Bergkwartier maar elders in de binnenstad) de grootste van Nederland, en trekt de

Dickensmarkt (wel in het Bergkwartier) ook jaarlijks een groot publiek. De publieks-gerichte bedrijvigheid in de wijk, met veel horeca, galleries en boetiekjes sluit daarbij aan. In de naburige Raambuurt vinden kunstenaars en kleinschalige creatieve bedrijven steeds meer onderdak, mede door het aanbod van goedkope werkruimte en de nabijheid van de sfeervolle binnenstad.

1.7 Synthese

De binnenstad is internationaal weer in. Aansprekende voorbeelden laten zien dat nieuwe dotcombedrijven er zich clusteren en hoogopgeleide en creatieve kenniswerkers er zich vestigen, met dienstverlening en culturele voorzieningen die in hun kielzog meekomen. Gezamenlijk maken ze het verhaal van ‘de Nieuwe Economie van de binnenstad’, dat als nieuw discours veel aanhang heeft in de (stedelijke) beleidswereld. In dit hoofdstuk hebben we getest of (ook) Nederlandse binnensteden economisch opleven onder invloed van nieuwe (typen) producenten en consumenten.

Voor zover in Nederland sprake is van een typische ‘binnenstadeconomie’ heeft dat vooral betrekking op de detailhandel (funshoppen) en de uitgaanssector, en in mindere mate ook op de culturele bedrijvigheid. Deze sectoren zijn duidelijk oververtegenwoordigd in de binnenstad.

Dat geldt niet voor de financiële en zakelijke diensten en de dotcomindustrie – mondiaal gezien groeisectoren waar ook vaak een binnenstedelijke functie voor wordt gedacht. In Nederland groeide geen van deze onderscheiden ‘binnenstadsectoren’ in de afgelopen twaalf jaar in de binnenstad sterker dan daarbuiten. De werkgelegenheid in de binnenstad groeit sowieso erg beperkt. Alleen in de uitgaanssector blijft de werkgelegenheidsgroei in de binnenstad niet ver achter bij de groei elders.

Ook blijken binnensteden niet in staat om (nieuwe) culturele en dotcombedrijven vast te houden: er verhuizen er per saldo meer uit dan in. Wel verandert de sectorstructuur van de werkgelegenheid in de binnenstad vrij sterk doordat de genoemde sectoren groeien terwijl andere krimpen (iets wat ook door Van der Wouden en de Bruijne (2001) is geconstateerd). Het feit dat het gaat om publiek-trekkende sectoren en om concentratie in betrekkelijk kleine gebieden, maakt dat deze veranderingen sterk zichtbaar zijn in het straatbeeld van de binnenstad. Verschillen tussen de diverse binnensteden zijn in veel gevallen moeilijk te duiden. Daarbij moet bedacht worden dat een laag aandeel werkgelegenheid in bijvoorbeeld de dotcomindustrie voort kan komen uit regionale economische omstandigheden (om wat voor reden ook komt de dotcomindustrie in de regio nauwelijks voor, en dus ook niet in de binnenstad) of uit locatiefactoren op lokaal niveau (de dotcomindustrie komt in de regio wel voor, maar is geconcentreerd in een gebied buiten de binnenstad).

De publiek-trekkende sectoren (culturele bedrijvigheid, de uitgaanssector en de detailhandel) lijken het relatief goed te doen in grote en aantrekkelijk bewaard gebleven historische binnensteden. Veel binnensteden in de Randstad, met Amsterdam voorop, maar ook Groningen en Maastricht passen in dit profiel en kennen hoge aandelen werkgelegenheid en een relatief sterke werkgelegenheidsgroei in deze sectoren.

Hiermee voegen Nederlandse binnensteden zich niet automatisch naar het beeld van creatieve dynamiek van de nieuwe producenten en consumenten zoals dat in de internationale literatuur wordt geschetst. Bedacht moet worden dat door een andere schaal en historie Nederlandse binnensteden zich moeilijk laten vergelijken met hun beroemde Amerikaanse voorbeelden (zie ook Bootsma 1998).

In dit hoofdstuk vonden we een paradox: de binnenstad is een goede voedingsbodem voor nieuwe bedrijven in nieuwe sectoren, zonder dat dit op lange termijn samengaat met lokale werkgelegenheidsgroei. Hoewel de analyse in ons hoofdstuk beperkt is (zo hebben we de ‘nieuwe consumenten’ en hun betekenis voor de economie van Nederlandse binnensteden niet onderzocht) lijkt deze paradox wel een robuust feit.

Deze laat zich op verschillende wijzen verklaren. Ten eerste treedt er selectiviteit op: door een drempelwaarde, nodig voor de zichzelf versterkende effecten van producenten- en consumentengroei, komt het ideaalplaatje van binnenstedelijke groei alleen in bepaalde steden tot wasdom. Grotere steden en universiteitssteden nemen in het algemeen betere posities in. Ten tweede zorgt de policentrische stedelijke structuur in Nederland, met veel relatief kleine steden op beperkte afstand van elkaar, bij een nog altijd toenemende mobiliteit van mensen, goederen en informatie, ervoor dat bedrijven en consumenten niet altijd in dezelfde (binnen)stad een vestigingsplek hoeven te hebben om te profiteren van elkaars voordelen. Specialisatie en uitsortering vinden hierdoor in Nederland op andere schaalniveaus plaats. Het is goed mogelijk dat het ertoe leidt dat de Nieuwe Economie van de binnenstad niet dominant in de historische binnensteden geconcentreerd raakt, maar in andere gebieden in de grotere steden of in bepaalde steden van de Randstad. Ten derde geldt dat binnensteden weliswaar van karakter kunnen veranderen, maar slechts langzaam. Binnensteden evolueren naar een mix van ‘oude’ en ‘nieuwe’ economische sectoren, waarbij de aanwezigheid van de oude, bijvoorbeeld de uitgaanssector, kan bijdragen aan het floreren van de nieuwe.

Het functioneren van Nederlandse binnensteden is hierdoor, ten opzichte van buitenlandse ervaringen, veel minder maakbaar door middel van investeringen in clusters van de Nieuwe Economie en winkel- en uitgaansvoorzieningen. Het is dan ook de vraag of beleid dat specifiek gericht is op de binnenstad in Nederland wel effectief is. Alvorens over te gaan op gebiedsgerichte investeringen in de binnenstad, moet in de regel goed worden ingeschat hoe groot de effecten van die investeringen zijn op economische groei. Het is daarbij van belang te weten welke effecten van die investeringen neerslaan in de binnenstad en welke erbuiten, en welke ontwikkelingen worden verdrongen door investeringen in de binnenstad (bijvoorbeeld winkelvoorzieningen). Ook is vaak niet bekend welke synergie-effecten er lokaal optreden door investeringen in gelijktijdige clustering in de binnenstad van bedrijvigheid, verzorgende diensten en hoogopgeleide en creatieve bevolkingsgroepen. Het stedelijke beleid dient dergelijke koppelingen mee te wegen in haar beslissingen, omdat het voor alle elementen mede verantwoordelijk is.

Stationsomgevingen

2

Paul van de Coevering, Hans Hilbers & Anton van Hoorn

2.1 Inleiding

In 2006 ontving de gemeente Den Bosch voor de ontwikkeling van stationsgebied het Paleiskwartier de tweede prijs van het programma Ruimte & Mobiliteit van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV). De voorzitter van de vakjury Pieter Tordoir merkte bij de uitreiking op dat de wijze waarop Den Bosch de herontwikkeling van dit gebied heeft opgepakt inmiddels landelijk bekendheid geniet. Volgens hem wordt er al gesproken van de ‘Paleiskwartieraanpak’.

Waar tegenwoordig het Paleiskwartier van Den Bosch ligt, was voorheen een verpauperd industrieterrein nabij het station, De Wolfsdonken. Nu is het Paleiskwartier een gemengd woon- en werkgebied met appartementencomplexen, het Paleis van Justitie, advocatenkantoren, bedrijven, cafés, restaurants, fitnesscentra, winkels, een stadspark en een ‘onderwijsboulevard’. Het Paleiskwartier is dan misschien wel een uitzonderlijk succesverhaal van een stedelijke reconstructie, het staat symbool voor een veel algemenere ontwikkeling in het denken over en de aanpak van stationslocaties.

Omvangrijke investeringen hebben in veel steden geleid tot nieuwe ontwikkelingen en beeldbepalende architectuur in de omgeving van stations: onder andere het Paleiskwartier in Den Bosch, het Weena in Rotterdam, Nationale Nederlanden in Tilburg, het Universitair Medisch Centrum in Leiden en voorstadhalte Overvecht in Utrecht. Daarnaast vinden tal van gemaksfuncties voor het stedelijk publiek hun bestemming op en rond de stations. In de jaren tachtig lag de nadruk van ruimtelijke ontwikkelingen rond stationslocaties nog op het opheffen van de barrièrevorming van het spoor en het aantrekkelijker maken van openbaar vervoer. Tegenwoordig wordt het station gezien als een belangrijk element van stedelijkheid (zie bijvoorbeeld VROM-raad 2009).

In dit hoofdstuk gaan we in op de ruimtelijke verschillen tussen stations en stationsgebieden. We beschrijven in paragraaf 2.2 en 2.3 verschillende typen stations, de functies en kenmerken van de stationslocaties, en de ontwikkeling daarin in de afgelopen decennia. Vervolgens schetsen we een korte geschiedenis van het beleid voor stationslocaties, omdat deze deels die ontwikkelingen verklaren. In paragraaf 2.5 testen we de betekenis van de algemene trends op de feitelijke ruimtelijke

situatie op enkele specifieke stations. Ten slotte gaan we in de Synthese in op de betekenis van de stationslocaties voor de stedelijke ontwikkeling.

2.2 Ontwikkeling van wonen en werken op stations

De omgeving van veel stations is een gemengd stedelijk milieu, soms met een zeer hoge intensiteit van functies vergeleken met de rest van de stad. In deze paragraaf gaan we kwantitatief in op de ruimtelijke ontwikkeling van stations.

2.2.1 Typen

Stationslocaties vertonen onderling duidelijke verschillen, zowel in de vervoerskundige waarde als in het ruimtelijke programma van de locaties: station Den Haag Centraal is nu eenmaal anders dan station Bilthoven. Beiden hebben hun eigen kwaliteiten en mogelijkheden. De grote centrale stations vormen belangrijke knopen in het vervoersnetwerk en hebben meestal ook een grotere intensiteit en diversiteit aan stedelijke functies om zich heen. Bertolini (1999) spreekt in dit kader van de zogenaamde knoop- en plaatswaarde van een knooppunt. Op de centraal gelegen intercitystations in de grote steden zoals Utrecht, Amsterdam en Den Haag is zowel de knoop- als plaatswaarde erg hoog. Bij kleine stations in het buitengebied is zowel de knoop- als plaatswaarde laag.

De NS gebruikt deze verschillen om een indeling naar type station te maken (zie tabel 2.1.). Aan de ene kant onderscheidt de NS de omvang van de stad, zoals grote stad, middelgrote stad, kleine stad, dorp en periferie. Aan de andere kant onderscheidt de NS de ontsluitingsorde van het station: hogesnelheidstrein (HST), intercity, sprinter. De indeling is te zien in tabel 2.1.

Indeling in stationstypen

Tabel 2.1

Type	Aantal	Voorbeelden	Gemiddeld aantal vertrekkende treinen per uur	Gemiddeld aantal instappers per dag	Gemiddeld aantal arbeidsplaatsen < 1.000 meter	Gemiddeld aantal woningen < 100 m
1 Grote centrale stations	6	Amsterdam Centraal, Den Haag Centraal, Eindhoven, Schiphol	49	97.000	18.600	8.900
2 Centrale stations middelgrote steden	30	Groningen, Den Bosch, Zwolle	20	23.000	6.200	8.000
3 Snelreinstations aan stadsrand	12	Amsterdam Zuid, Rotterdam Alexander	18	16.000	7.300	6.600
4 Station in stad/dorp	127	Alphen aan den Rijn, Sittard, Holten	6	3.400	1.800	4.000
5 Voorstadhalte	98	Amersfoort Vathorst	7	2.200	1.600	5.100
6 Station in buitengebied	100	Driebergen-Zeist, Stavoren	4	1.200	500	1.300

Bron: NS Commercie (2009)

Type 1 zijn de centrale stations van de grote steden van Nederland. Ook Eindhoven en Schiphol worden tot deze categorie gerekend. Type 2 zijn de centrale stations in de middelgrote steden in Nederland, zoals Groningen, Den Bosch en Zwolle. Type 3 en type 5 zijn beide voorstadstations. Bij type 3 zijn dit intercity- of sneltreinstations die goed verknoopt zijn met regionaal openbaar vervoer, zoals Amsterdam Zuid of Schiedam Centrum. Type 5 zijn sprinterhaltes met alleen een vertrek- en aankomstfunctie, zoals Amersfoort Vathorst of Breda Prinsenbeek. Type 4 is het station in een kleinere stad of dorp, zoals Alphen aan den Rijn en Holten. Type 6 ligt buiten de stad of het dorp en heeft vooral een ontsluitingsfunctie voor een plattelands regio. Voorbeelden zijn Driebergen-Zeist en Stavoren. Deze indeling nemen we voor de verdere analyse in dit hoofdstuk over.

2.2.2 Kenmerken

Hieronder gaan we nader in op het ruimtelijk programma rond stations, waarbij we aandacht hebben voor deze verschillende typen. We kijken welke programma-veranderingen zich hebben voorgedaan op respectievelijk 250, 500, 750 en 1.000 meter vanaf de verschillende typen stationslocaties. Dit betekent bij een loop-snelheid van 5 kilometer per uur ongeveer 5 tot 12 minuten. We maken onderscheid tussen binnenstad en overige stationsomgeving.

Rond intercity- en stoptreinstations is de functiemenging veel sterker dan gemiddeld in het stedelijk gebied. De meeste intercitystations (type 1 en 2) liggen in of nabij het stadscentrum. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de nabijheid van die stations vrijwel geheel uit stedelijke milieus bestaat (Ritsema van Eck et al. 2009). Met name centrum- en woonmilieus met hoge dichtheden zijn hier sterk vertegenwoordigd. Vooral rond de grote intercitystations is de werkgelegenheid omvangrijk. Ook bij de gewone NS-stations (type 3-6) is de dichtheid hoger dan gemiddeld in het stedelijk gebied, maar niet zo hoog als bij de intercitystations. Rond de sneltreinstations aan de stadsrand is veel werkgelegenheid aanwezig. Rond de overige stations is de woonfunctie sterker.

Stationsomgevingen zijn intensief gebruikte locaties en de intensiteit neemt nog steeds toe. De werkgelegenheid is daar sterker toegenomen dan elders binnen de bestaande stad. Het aandeel van de stationsgebieden in het totaal neemt desondanks licht af door de sterke groei aan de stadsrand. Opvallend is dat in de stationsomgevingen binnen de historische binnensteden de woningvoorraad sterk is gegroeid terwijl de werkgelegenheid juist in de stationsomgevingen buiten de historische binnensteden sterker is toegenomen. De woningvoorraad is rond stations tussen 1996 en 2008 met 10 procent toegenomen. Buiten de stationsomgevingen was die toename sterker: 12 procent. Binnen een straal van 500 meter van de stations is de werkgelegenheid tussen 1996 en 2008 met 22 procent toegenomen. Dat is meer dan de 17 procent groei in de schil daaromheen (tussen 500 en 1.000 meter) maar minder dan de 30 procent gemiddeld voor de rest van Nederland.

2.2.3 Toppers en dippers

De groei op stations is niet bij alle stationstypen even groot geweest en ook de locatie van de groei verschilt (zie figuur 2.1). Rond de grootste stations (type 1) is de ruimte al intensief gebruikt. Toch zijn dit aantrekkelijke locaties voor ontwikkeling. De sterkste groei rond deze stations ligt buiten de directe stationslocatie, in de

schil van 250 tot 500 meter. De intercitystations van grote steden blijven gemiddeld achter op de landelijke ontwikkeling. Bij de nieuwe knopen (type 3) en de voorstadhaltes (type 5) was er wel duidelijke groei, met name binnen de eerste 250 meter. Dit zijn relatief nieuwe stations, vaak een onderdeel van een bredere vastgoedontwikkeling aan de stadsrand.

Verschillende stationsomgevingen krimpen. Ze hebben een lagere werkgelegenheid dan tien jaar geleden. Soms geldt dat voor zeer stedelijke stations als Rotterdam CS en Rotterdam Blaak. Het betreft niet altijd structurele teruggang van de omgeving, maar soms een tijdelijke dip door herontwikkeling. Bij herontwikkeling is het immers nodig om ruimte te maken door de sloop van bestaande panden. De data over de genoemde stations in Rotterdam vertonen een dip, maar zullen na voltooiing van de projecten hoger uitkomen; dat is althans de inzet van de projecten.

2.2.4 Voorkeur voor typen

Sommige economische sectoren zijn oververtegenwoordigd op stations, en zelfs op specifieke typen stations (zie figuur 2.2). De meeste stationstypen volgen de landelijke daling in werkgelegenheid van de sector productie en logistiek. De grote intercitystations lijken daar in de data minder gevoelig voor, maar dat is de invloed van de grote concentratie op Schiphol. Rond intercitystations van middelgrote steden krimpt deze sector het hardst.

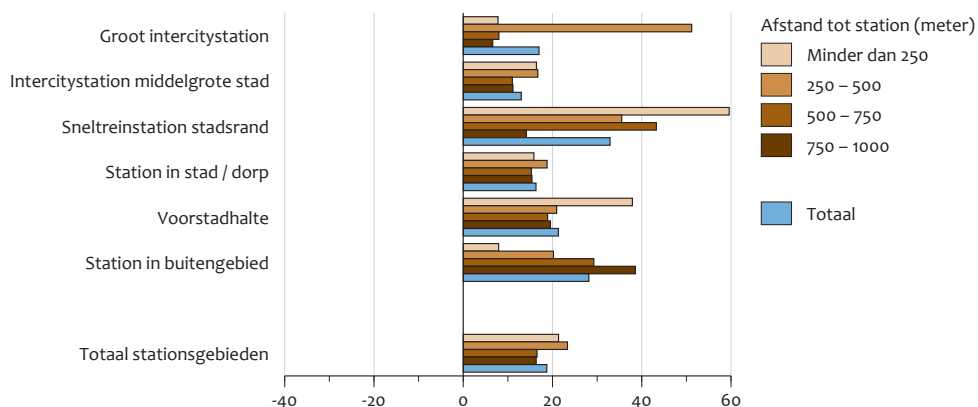
De sneltreinstations aan de stadsrand en de voorstadhaltes blinken uit in overige commerciële diensten. Dat is in lijn met de eerder genoemde vastgoedontwikkeling rond deze (relatief nieuwe) stations. De sneltreinstations aan de stadsrand hebben daarnaast ook nog een sterk stijgend aandeel detailhandel, veel meer dan dat bij de voorstadhaltes het geval is. Ook bij de stations in het buitengebied stijgt de detailhandel flink. Bij beide typen zien we de uitbreiding van voorzieningen voor reizigers. Blijkbaar is het reizigersvolume bij de voorstadhaltes niet voldoende om een uitbreiding van die diensten te rechtvaardigen. Toch valt de publieke sector bij de stations in het buitengebied het meeste op. Er is sprake van een concentratie van onderwijs rond vervoersknopen.

Naast verschillen tussen typen stations zien we ook verschillen tussen de economische sectoren (zie figuur 2.3). De industrie-, bouw- en transportsector is in stationsomgevingen afgenomen, wat veroorzaakt wordt door de herontwikkeling van oude industriegebieden. Voor de industriële activiteiten komen vaak centrumstedelijke functies in de plaats (Renes et al. 2009). Zo is de publieke sector (overheid, onderwijs en gezondheidszorg) sterk vertegenwoordigd op stationsomgevingen. Ook de overige commerciële dienstverlening is overigens in de directe stationsomgeving duidelijk gegroeid, maar niet zo sterk als buiten stationsomgevingen. Een bijzondere plek is weggelegd voor de detailhandel. De detailhandel is op stations en in de direct nabije omgeving (binnen 250 meter) van stations flink gegroeid. Deze groei is onder andere te verklaren door de toegenomen dienstverlening aan voorbijgaande reizigers en de investeringen in stations als commerciële vastgoedlocatie.

Binnen de economische sectoren zien we ook andere specialisaties. Het Paleiskwartier in Den Bosch heeft zich onder andere zo sterk ontwikkeld door een specialisme te kiezen; met het gerechtshof kwamen de advocaten en vervolgers

Figuur 2.1

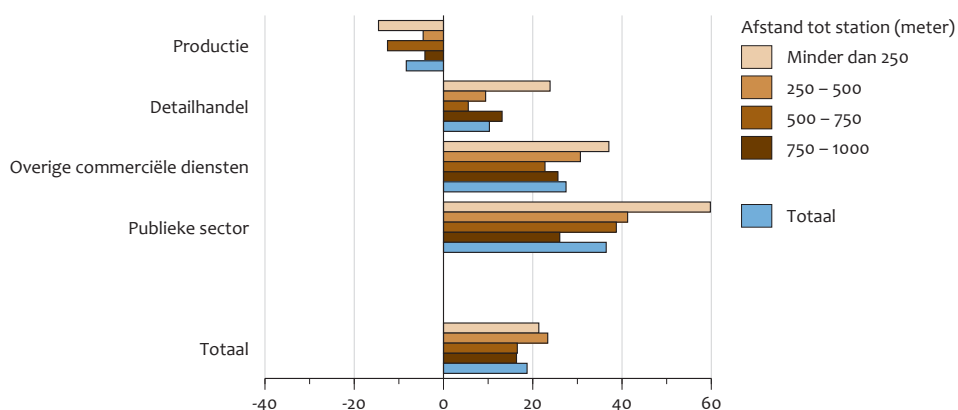
Groei werkgelegenheid per type stationsomgeving naar afstand tot station, 1996 – 2008



Bron: NS, LISA (1996, 2008); bewerking PBL

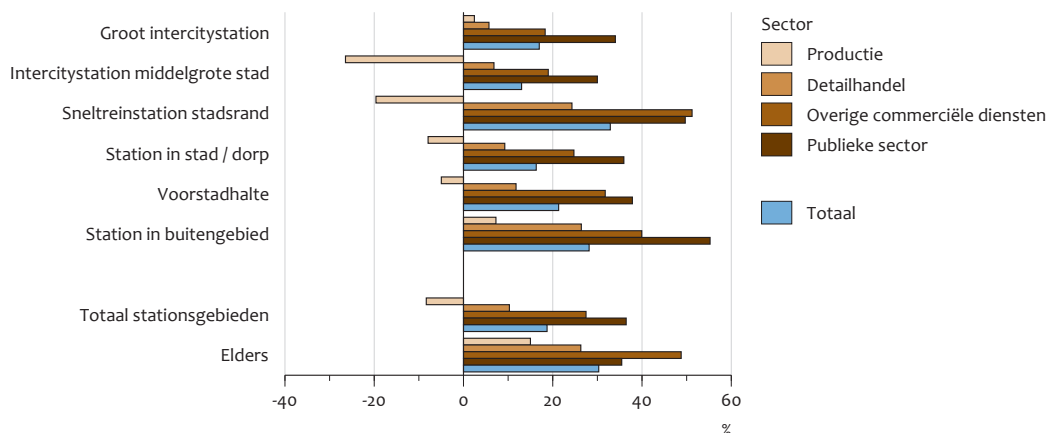
Figuur 2.2

Groei werkgelegenheid per sector naar afstand tot station, 1996 – 2008



Bron: NS, LISA (1996, 2008); bewerking PBL

de bedrijven die advocatenwerk ondersteunen. Een dergelijke basis heeft ook de stationsomgeving van Leiden, waar het medische cluster veel banen genereert en nieuwe bedrijvigheid naar zich toetrekt. Ook op andere stations zien we dat een sterk specialisme drager kan zijn voor ontwikkeling op stations: Schiphol en transport, Amsterdam en consumentendiensten, Utrecht en zakelijke diensten, Den Haag en overheidsdiensten. Niet alle specialisaties komen voort uit clustervorming. Rotterdam Zuid bijvoorbeeld heeft een sterke oververtegenwoordiging in het onderwijs. Dat is verklaarbaar, omdat het Albeda College vlak bij Rotterdam Zuid voor veel banen zorgt. Behalve het Albeda College zijn er geen onderwijsinstellingen of gerelateerde bedrijvigheid te vinden. De specialisatie van deze omgeving is dus eerder het gevolg van schaalvergroting dan van clustervorming rond het Albeda College.



Bron: NS, LISA (1996, 2008); bewerking PBL

2.3 Achtergrond

Door de goede bereikbaarheid zijn knooppunten aantrekkelijke vestigingsmilieus voor wonen, werken en voorzieningen. Ze vormen ook bijzondere plekken in de stad (zie ook Meijers et al. 2000; Van der Spek 2003) door de historie achter hun locatie, ruimtelijke kenmerken van de stedelijke omgeving om hun locatie heen en niet in de laatste plaats door specifieke ingrepen van het beleid. In deze paragraaf beschrijven we de achtergrond van de ontwikkeling van stationslocaties.

2.3.1 Naast de historische stad

Stationslocaties nemen een belangrijke, historische plaats in binnen het stedelijke gebied, maar ze zijn niet het centrum. Dat is te verklaren vanuit de geschiedenis van het spoor. Van oudsher zijn de stationslocaties vanwege hun bereikbaarheid een brandpunt van activiteiten geweest. Tijdens de opkomst van de spoorwegen in de negentiende eeuw was er zelfs een sterk verband tussen de spoorwegontwikkeling en de economische ontwikkeling. Gemeenten die aangesloten waren op het spoorwegnet kenden aanmerkelijk hogere groeicijfers (Pels et al. 2006). De meeste spoorlijnen zijn aangelegd in de periode 1840-1970, nog voor de vestingwet van 1874. Tot 1874 waren stadsuitbreidingen buiten de vesting niet toegestaan. De doorgaande spoorlijnen zijn langs deze vestingen aangelegd, waardoor de stations veelal net buiten de historische vesting liggen. Alleen in Haarlem en Zutphen ligt het station binnen de vesting.

De ligging van het station is soms wat ongunstig ten opzichte van de toegangsstraten tot de binnenstad. Dat komt doordat de spoorlijnen zijn aangelegd als vrij rechte verbindingen tussen de grotere steden. In plaatsen die destijds van minder grote betekenis waren, kan het station kilometers van het centrum liggen, of halverwege tussen twee kernen (Kruiningen-Yerseke, Lichtenvoorde-Groenlo).

Soms zijn dan bij het station aparte spoorbuurten ontstaan (Anna Paulowna, Rilland Bath). Slechts enkele nieuwe steden zijn rond het station aangelegd en daardoor ligt het station in het stadshart (Houten, Almere).

Veel stations kennen een duidelijk verschil tussen voor- en achterkant. De gebieden tussen de binnenstad en het station zijn na 1900 veelal volgebouwd, terwijl de ontwikkeling van de achterzijde van het spoor vaak achterbleef. Steden verschillen in de mate waarin de verkeersroutes tussen station en binnenstad als structurerend element zijn gebruikt. In Den Bosch bijvoorbeeld was het station al leidend voor het ontwerp van de negentiende-eeuwse uitbreidingswijk 't Zand. In Groningen is pas in de jaren negentig van de twintigste eeuw met de brug langs het Groninger Museum een directe looproute tussen station en binnenstad gecreëerd. Het station en het bijbehorende sporencomplex waren een forse barrière voor verdere ontwikkeling aan de achterzijde. De spoorwegen realiseerden hier rangeerterreinen en opslagplaatsen. In de loop van de twintigste eeuw hebben de meeste steden zich uitgebreid over het spoor, vaak eerst met industriële activiteiten en later ook met woonwijken. Station en spoor vormen sindsdien een barrière binnen in het stedelijk gebied. In kleinere kernen was de barrière minder groot, omdat er geen grote spoorwegemplacements liggen. Ook is daar de noodzaak om over het spoor te springen minder groot, waardoor toch nog een groot aantal kernen de sprong over het spoor nog altijd niet hebben gemaakt (zoals Boxtel en Grouw).

Het type ontwikkelingen aan de stadszijde is afhankelijk van de afstanden tot de binnenstad en de aard van de werkgelegenheid. Wanneer het station relatief dicht bij de bestaande binnenstad lag was de bebouwing, mede vanwege de goede verkeersligging, vaak hoogwaardig, met herenhuisen en statige kantoren. Wanneer er sprake was van een aanzienlijke afstand tussen het station en het stadscentrum ontstonden vaak complete stationswijken. Het karakter van deze wijken varieert van goedkope arbeiderswoningen tot villaparken en andere hoogwaardige ruimtelijke ontwikkelingen. De aanwezigheid van industrie speelt hierbij een belangrijke rol. Bij industriële werkgelegenheid werden vaak goedkope arbeiderswoningen gerealiseerd. Soms is er een duidelijke zonering waarneembaar: statige huizen op de as tussen station en binnenstad en eenvoudigere woningen en industrie op grotere afstand van die as.

Er zijn verschillende redenen waarom de historische industriële locaties nabij het station sinds recente decennia beginnen vrij te komen. De belangrijkste daarvan is brede sectorverschuiving in de economie. De de-industrialisatie en de opkomst van de diensteneconomie maken centrale plekken in steden opnieuw interessant (Renes et al. 2009). Vertrekkende industrie maakt ruimte vrij, zoals rond Hollands Spoor in Den Haag waar transport en industrie vervangen worden door onderwijs en detailhandel. Veel meer steden kennen een dergelijk verhaal: Tilburg (textiel), Delft (pindakaas), Haarlem (chocolade). Een andere reden voor het vertrek van de industrie van deze locaties is de beperkte 'milieuruimte'. Aan de rand van de stad levert de industrie minder hinder op voor woonwijken dan in het (inmiddels) door woonwijken omsloten stationsgebied. Dit beperkt de ontwikkelingsmogelijkheden van bedrijven, die daarom vertrekken naar een ander bedrijventerrein. De ruimte die vrijkomt wordt vaker met woon- of centrumstedelijke functies ingevuld dan met nieuwe bedrijventerreinen.

2.3.2 Economische slagbomen

Stationslocaties zijn niet altijd de gemakkelijkste locaties om te ontwikkelen. Dat ligt voor een deel aan de beperkingen die volgen uit de historische situatie zoals hierboven beschreven en voor een ander deel aan de economische kenmerken van stationslocaties.

Een van de economische problemen is het homogene, intensieve aanbod van kantoren in de omgeving van stations. Daardoor komen problemen op die markt ook in de stationsomgeving harder aan (Van der Wouden et al. 2009). Wanneer de kantoren leeg komen te staan als gevolg van conjunctuur, kan dat een negatieve spiraal in omgevingskwaliteit opleveren, of een gat in de ruimtelijke ontwikkeling. Recente voorbeelden daarvan zijn Alphen aan den Rijn (Leidsch Dagblad 2009), Helmond Veenendaal en Nieuwegein (DTZ 2010). Hetzelfde geldt voor het vertrek van grote kantoren: dan valt er ook meteen een groot gat. Wanneer grote verzekeraars in de buurt van Rotterdam CS of Tilburg CS zouden vertrekken, komen reusachtige oppervlakten commercieel vastgoed leeg te staan.

Zelfs als het goed gaat met de stedelijke economie is de intensiteit rondom stations geen onverdeelde zegen. Het is vaak extra duur om daar ruimtelijke ontwikkelingen van de grond te krijgen. Er zijn bijvoorbeeld meer, ingewikkeldere en duurdere voorzieningen voor verkeer nodig. Bovendien is de sloop voor nieuwbouw steeds omvangrijker. Ook brengt de concentratie van functies machtige eigenaren en soms ook tegenstanders van ontwikkeling met zich mee. De herontwikkeling van Hoog Catharijne in Utrecht bijvoorbeeld zat bestuurlijk jarenlang op slot, omdat de NS, de Jaarbeurs en de gemeente niet tot overeenstemming konden komen.

Voorstadhaltes zijn met extensiever grondgebruik omringd, maar dat leidt niet altijd tot een vlottere ontwikkeling. Woonwijken bijvoorbeeld kunnen een stevige belemmering vormen. Plannen voor herontwikkeling kunnen rekenen op onbegrip bij woningeigenaren en op verzet stuiten. Daarbij is het gebied vaak in bezit van vele eigenaren, waardoor het ontwikkelaars en gemeenten veel tijd, moeite en geld kost om alle benodigde grond in bezit te krijgen. Ook zijn de opbrengsten van ontwikkelingen op extensieve locaties minder. Er zijn daarom minder middelen beschikbaar dan op intercitystations.

Diverse steden worstelen met de opgave om het stationsgebied meer bij het stads-hart te betrekken. De afstanden blijken vaak te lang om een aantrekkelijke, sterke relatie met het stadshart te leggen (Meuwissen 2004). Bijvoorbeeld Maastricht, waar voetgangers een brug moeten oversteken om vanaf het station bij het centrum te komen, en Middelburg, waar de brug vaak openstaat, of Vlissingen, waar die brug zelfs ontbreekt. De sprong naar ontwikkeling aan de achterzijde vereist extra verbindingen over het terrein, of gaat ten koste van parken (Weizigt-park in Dordrecht), monumentale singels of vestingwerken (Deventer) of een veryupte negentiende-eeuwse gordel. Dat is vaak duur en soms problematisch.

2.4 Beleid en aansturing

Hoe vormend de ruimtelijke en economische omstandigheden ook mogen zijn, de ontwikkelingen op stationslocaties kunnen onmogelijk los worden gezien van het beleid. De afgelopen decennia heeft het rijksbeleid zich nadrukkelijk met stations bemoeid. In deze paragraaf beschrijven we kort de lijn die het rijksbeleid heeft uitgezet, en we introduceren twee nieuwe partijen die zich met het ruimtelijk beleid in stationsomgevingen zijn gaan bemoeien: de regio en de NS.

2.4.1 Beleid

Opeenvolgende beleidsnota's maken de afgelopen decennia het stationsgebied tot een plek van belang. De structuurschets Stedelijke Gebieden uit 1983 streeft naar verdichting in het bestaand stedelijk gebied en naar een toename van het gebruik van openbaar vervoer. Het concentreren van voorzieningen en kantoren nabij stations zou hieraan een belangrijke bijdrage kunnen leveren.

De *Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (Vinex)* en het *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer* leggen de nadruk op stedelijke ontwikkelingen bij stationslocaties. Het ABC-locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen zou door het intensiever benutten van de ruimte rond knooppunten van het openbaar vervoer een bijdrage moeten leveren aan het beperken van het niet-noodzakelijke auto-gebruik en het verbeteren van de bereikbaarheid. Nadrukkelijker dan in het verleden is het nodige prestige verbonden aan spoorgerelateerde projecten. Het Rijk zet in op het creëren van toplocaties voor wonen, werken en voorzieningen om de (inter)nationale concurrentiepositie van de stedelijke regio's te versterken. Overigens zijn daarvoor niet alleen stationslocaties benoemd en hebben hoofdzakelijk (semi-)overheden gehoor gegeven.

Ook het kabinet-Balkenende IV heeft sterk ingezet op de ontwikkeling van de stationslocaties met als doel het intensiever benutten van het bestaand stedelijk gebied en het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer (Coalitie-akkoord Balkenende IV). De Nieuwe Sleutelprojecten (VROM 2006) spelen hierbij een belangrijke rol. Deze projecten omhelzen integrale stedelijk opgaven rond de nieuwe HST-stationslocaties in Nederland. Dit zijn de HST-stationslocaties van Amsterdam Zuid/WTC en de centrale stations van Rotterdam, Utrecht, Den Haag, Arnhem Centraal en Breda. Een ander belangrijk programma van het kabinet Balkenende IV is Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK). Daarin heeft het Rijk investeringen toegezegd om de barrièrewerking van de spoorwegen op een aantal locaties in Nederland aan te pakken. Met de financiële bijdragen kunnen gemeenten belemmeringen voor de ontwikkeling van stedelijk gebied wegnemen. Het geld is onder andere beschikbaar voor infrastructurele maatregelen (tunnels, bruggen et cetera) of voor de stedelijke herontwikkeling van de in onbruik geraakte emplacementen.

Het beleid is niet alleen gericht op de stad om de stations heen, maar ook op de aansluiting van stations op het netwerk (Hilbers et al. 2009). Het treinenaanbod is het afgelopen decennium sterk toegenomen. Daarbij is vooral de frequentie op bestaande lijnen verhoogd en zijn er maar in zeer beperkte mate nieuwe spoorlijnen of nieuwe stations geopend. Toch zijn er ook netwerkuitbreidingen. De

HSL-Zuid biedt in de toekomst een snelle treinverbinding van Amsterdam Centraal via Schiphol en Rotterdam Centraal naar België. Daarnaast zijn er ook kleinere spoorprojecten, zoals de Hanzelijn en Traject Oost. De Hanzelijn vormt een nieuwe directe verbinding tussen Lelystad en Zwolle. Door de Hanzelijn wordt de verbinding van de Randstad met het noorden sneller. De regio krijgt er twee nieuwe stations bij: Kampen en Dronten. Traject Oost vervangt de plannen om een HST-verbinding tussen Schiphol en Arnhem aan te leggen (ProRail 2009). Het project verbetert de doorstroming, waardoor conventionele treinen op hogere snelheid kunnen rijden. De maatregelen bestaan uit verbeteringen langs het hele traject, zoals perronverlenging, spoorverdubbeling, spoorvernieuwing.

2.4.2 Nieuwe partijen

Niet alleen het inhoudelijke rijksbeleid heeft invloed op de ontwikkelingen in stationsgebieden. Ook veranderingen in de manier waarop verkeer en vervoer worden aangestuurd hebben effect. Voor veel regionale spoorlijnen is de verantwoordelijkheid gedelegeerd naar de provincie. Deze lijnen vallen buiten het kernnet waarvoor de NS de exploitatie verzorgt. De exploitatie wordt verzorgd door regionale ov-bedrijven, soms in samenwerking met de NS. Met de inzet van lichter materieel, het openen van nieuwe haltes, het verhogen van de frequentie en het systematisch aantakken van regionale buslijnen worden de verbindingen omgevormd tot drager van het regionale ov-net. Bij Randstadrail zijn daarbij de Hofpleinlijn en de Zoetermeerlijn ook geïntegreerd met het Haagse tramnet en later ook met het Rotterdamse metronet.

Deze verschuiving van verantwoordelijkheden zorgt ook voor een andere blik van het beleid op de ruimtelijke ontwikkeling in de regio. Een duidelijk en uitgewerkt voorbeeld daarvan is de Stedenbaan, een concept van de Zuidvleugelpartners (provincie Zuid-Holland, Stadsgewest Haaglanden en Stadregio Rotterdam) en de NS samen. De crux in het project is de uitruil tussen overheden en vervoersmaatschappij: de NS levert een frequentieverhoging van de treindiensten en de regionale overheid werkt aan een intensiever ruimtegebruik en een grotere functiemenging in de omgeving van het station.

De NS heeft zelf ook een grote verandering ondergaan in de afgelopen decennia. Van staatsbedrijf naar private partij met onderscheiden deelverantwoordelijkheden en ook deelbelangen. De ontwikkeling maakt dat er een grote commerciële speler bij is gekomen in de ontwikkeling van stationslocaties: NS Poort, de vastgoedpoot van het NS-concern. NS Poort is, vanwege bestaande vastgoedposities en een sterke betrokkenheid bij stations als vervoersknopen, de belangrijkste commerciële speler rondom stations. Daarnaast zijn er ook nog andere commerciële partijen die de directe stationsomgeving zien als aantrekkelijke ontwikkelings- en vestigingsplaats, voornamelijk vanwege de goede bereikbaarheid of vanwege de grote stroom passanten. Gegeven de afname van de investeringen door de (rijks) overheid (bijvoorbeeld stoppen BIRK, afname aantal sleutelprojecten enzovoort) neemt de invloed van deze partijen toe. En vooral wanneer ze, net als NS Poort, een grondpositie hebben in de stationsomgeving (bijvoorbeeld de Jaarbeurs in Utrecht), spelen ze een vitale rol in de vorming van het stationsgebied.

2.5 Enkele stations nader uitgelicht

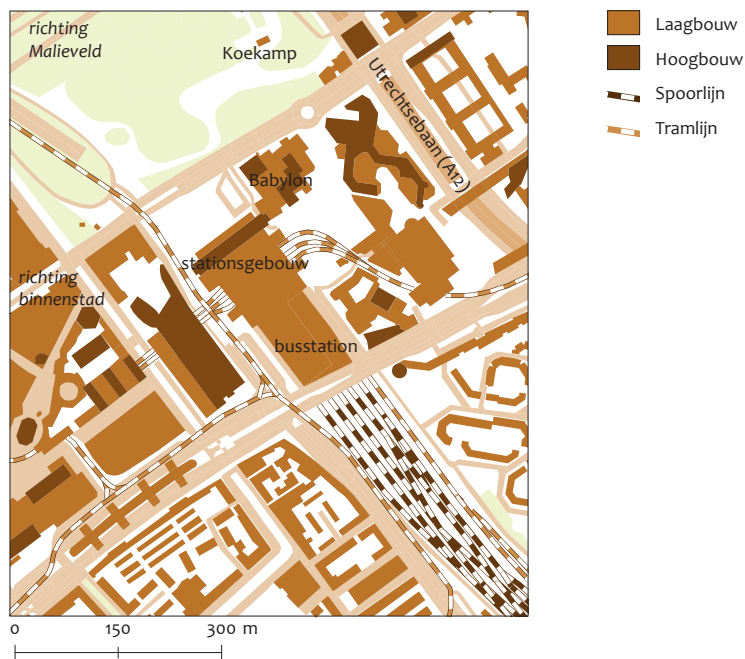
Met behulp van een aantal concrete voorbeelden kunnen we de verschillen in de ontwikkeling in stationsomgevingen meer kleur geven. In hoeverre gelden de algemene ruimtelijke kenmerken op specifieke locaties? We beschrijven enkele voorbeelden vanuit de ruimtelijke ontwikkeling en kenmerken.



2.5.1 Den Haag Centraal

Figuur 2.4

Stationsomgeving Den Haag Centraal, 2008



Bron: Topografische kaart

Het station Den Haag Centraal (stationstype 1, zie paragraaf 2.2.1) is begin jaren zeventig als geïntegreerd knooppunt ontworpen, met sneltramhaltes en een busstation op het dak van het treinstation. De omvangrijke plannen voor een sneltramnetwerk zijn in eerste instantie maar voor een klein deel gerealiseerd. Pas in de jaren negentig werd deze draad met de bouw van de tramtunnel en later

met Randstadrail weer opgepakt. Het stationsgebouw bood ruimte aan kantoren en detailhandel. Momenteel wordt het station compleet vernieuwd, met een uitbreiding van de kantoorvoorzieningen en detailhandel.

In de directe omgeving van het station hebben intensieve ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgehad. Naast het station werd begin jaren tachtig Babylon gerealiseerd: een multifunctioneel complex met winkels, een bioscoop, een hotel en kantoren. De architectuur van het complex was even kenmerkend als snel gedateerd. De winkelvoorziening raakte ondanks de strategische locatie enigszins in de versukkeling en wordt momenteel compleet vernieuwd, met een uitbreiding van de kantoorvoorziening en detailhandel.

Voorbij Babylon en ook meer naar het zuiden zijn de laatste tien jaar veel kantoren gerealiseerd. De combinatie van goed openbaar vervoer en een goede autobereikbaarheid maakt de omgeving van Den Haag Centraal een aantrekkelijke locatie, zeker vergeleken met de omgeving van Hollands Spoor.

Aan de andere kant van het station, aan de centrumkant, heeft een sterke kantoorontwikkeling plaatsgevonden. Dit gebied was van oudsher vrij rommelig en bood aanleiding voor stedelijke herontwikkeling. Verschillende ministeries (VROM, VWS, OCW) wilden dicht bij het Binnenhof gehuisvest worden en de omgeving van Den Haag Centraal bood hiervoor de ruimte. Met de herontwikkeling is ook ruimte geboden aan zakelijke dienstverlening, winkels en woonappartementen. De Rijksgebouwendienst had bedongen dat er door het gebied een tweede looproute naar de binnenstad zou komen. Deze route eindigt bij het nieuwe stadhuis en de nieuwe theaters.

Al met al transformeerde het gebied tot een gespecialiseerd stedelijk, maar wellicht eenzijdig milieu. Het betrekkelijk nieuwe sociale huurappartementencomplex 'de Zwarte Madonna' (gebouwd tussen 1982 en 1985) is in 2007 gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw van de ministeries. De tweede looproute heeft de bezoekersstroom en daardoor ook de winkelfunctie langs de oude looproute wel verarmd. De dynamiek in het meer historische deel van de binnenstad is veel minder groot.

Grote obstakels in de omgeving van het station trekken een wissel op de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied. Het station zelf wordt bediend door een dozijn sporen die een grote open vlakte in het centrum in stand houden. Er zijn nog plannen geweest om het sporencomplex te overkappen. Dit project onder de naam 'Hoog Hage' is nooit van de grond gekomen. De Utrechtsebaan is wel overkluisd, maar dit soort kostbare ingrepen is incidenteel gebleven. Voor het station ligt de Koekamp, het best bereikbare hertenkamp van Nederland, en het Malieveld, een uitgestrekt evenemententerrein. Ten slotte zijn de gedateerde complexen en kantoren zelf ook steeds meer een obstakel voor verdere ontwikkeling. Het slopen en herbouwen zijn kostbare ingrepen. De verdere ontwikkeling beperkt zich steeds meer tot de laatste open plekken, waar momenteel wordt gewerkt aan uitbreidingen van de kantoorvoorziening en detailhandel.

2.5.2 Zwolle & Sittard

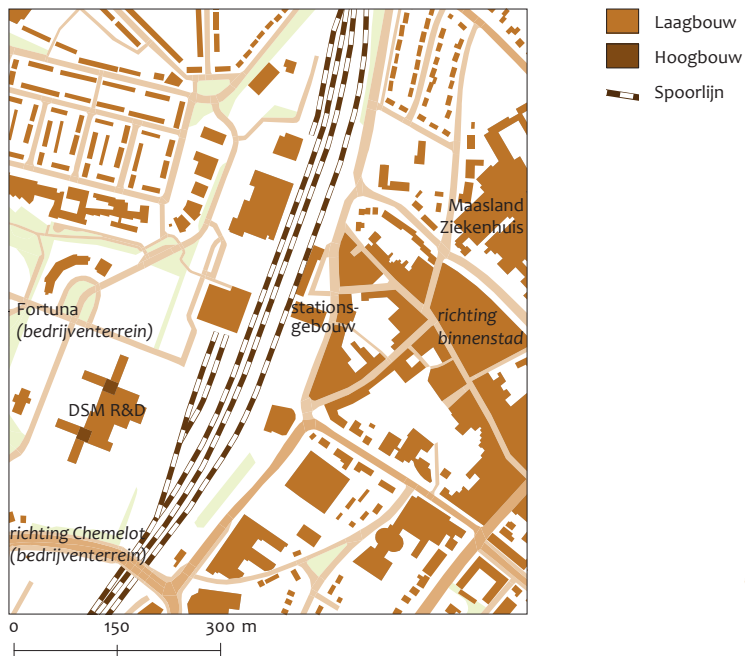
Figuur 2.5

Stationsomgeving Zwolle, 2008



Figuur 2.6

Stationsomgeving Sittard, 2008



Bron: Topografische kaart

Net als Den Haag Centraal zijn de stations Zwolle (type 2, zie paragraaf 2.2.1) en Sittard (type 4) ingeperkt door de ruimtelijke mogelijkheden. Zwolle is een belangrijk spoorwegknooppunt in Noord-Nederland. Ook de snelweg (A28) loopt door de stad, waardoor het stationsgebied ook per auto goed bereikbaar is. Men zou hier veel ruimtelijke ontwikkelingen verwachten.

In de omgeving van station Zwolle vinden we vrijwel alle historische gebieden die in de eerdere paragrafen aan bod kwamen. Aan de centrumzijde loopt de stationsbuurt over in de vestingwerken van de historische binnenstad, die beschermde stadsgezichten zijn. De aansluiting op de historische binnenstad is niet optimaal, mede vanwege de excentrische ligging. De stationsbuurt bevat nog veel monumentale panden uit de negentiende eeuw, vaak bewoond door de zakelijke en commerciële dienstverlening. Ook studenten en huishoudens met een hoog inkomen vinden deze omgeving aantrekkelijk. De ruimtelijke dynamiek is door al deze kenmerken echter laag, althans aan deze zijde van het spoor.

Ook de spoorlijnen zelf zijn decennialang een barrière geweest voor de ontwikkeling van Zwolle Zuid. Pas vanaf 1979 zijn er woonwijken gebouwd aan de zuidzijde van het station. Aan de achterzijde van het station domineerden decennia lang de industrie. De laatste tien jaar is dit gebied als Hanzeland ontwikkeld tot een moderne werklocatie. De publieke sector is met het stadskantoor en Hogeschool Windesheim sterk vertegenwoordigd. De lijnwerkplaats van de NS ligt nu nog als een barrière tussen het station en Hanzeland, maar er zijn plannen om de lijnwerkplaats uit te plaatsen en het gebied te herontwikkelen. Deze ingreep biedt ook ruimte voor het benodigde extra perron voor de komst van de Hanzelijn.

Station Sittard is een intercystation, waar de spoorlijn naar Heerlen aftakt van de hoofdlijn Amsterdam-Eindhoven-Maastricht. Het ligt op een smal stukje Zuid-Limburg, zodat ook de A2 op korte afstand passeert. Het station van Sittard ligt net als Zwolle op loopafstand van het historische centrum. Aan de achterzijde is sprake van kantoorontwikkeling rond werklocatie Bergerweg. Een ziekenhuis ligt op loopafstand. Daarmee lijkt Sittard op een 'klein Zwolle', maar de dynamiek ligt op een lager niveau.

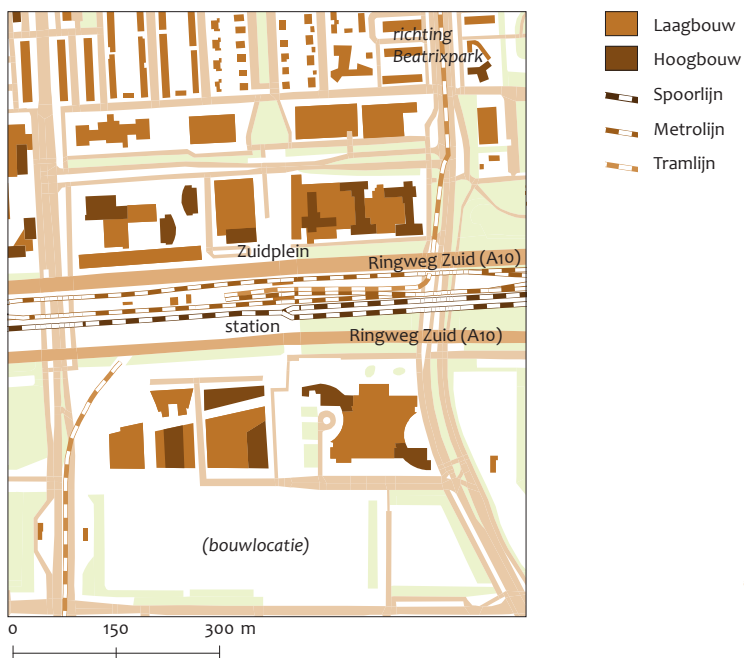
2.5.3 Amsterdam Zuid en Breda Prinsenbeek

Amsterdam Zuid (type 3) is een nieuw knooppunt aan de stadsrand. Amsterdam Zuid was reeds in 1915 in het Plan Zuid voorzien, maar werd pas in 1978 geopend, als beginpunt van een pendeltreintje naar Schiphol. Inmiddels is het een van de grotere intercystations met rechtstreekse verbindingen met heel Nederland.

Toen begin jaren negentig ABN AMRO niet voor de IJ-oeveren koos, maar voor de omgeving van Amsterdam Zuid, is de Zuid-as een van de belangrijkste locaties voor de zakelijke dienstverlening geworden. Vooral in de directe omgeving van het station (binnen 250 meter) is de werkgelegenheid in de zakelijke dienstverlening stormachtig gegroeid. Er zijn grootse plannen voor de ontwikkeling van de Zuid-as: onder andere uitbreiding van de infrastructuur (weg en rail) en de realisatie van een omvangrijk ruimtelijk programma. Door de economische crisis zullen deze echter wellicht vertraagd en minder omvangrijk worden uitgevoerd.

Figuur 2.7

Stationsomgeving Amsterdam Zuid, 2008



Figuur 2.8

Stationsomgeving Breda-Prinsenbeek, 2008



Bron: Topografische kaart

De ontwikkeling van Amsterdam Zuid is een breuk met de traditie van stationsontwikkeling. Het te ontwikkelen station hoefde niet in de centrale stad te liggen, mocht een goede bereikbaarheid hebben per auto (A10) en per openbaar vervoer. Natuurlijk is de locatie wel uniek: de aantrekkelijkheid wordt mede bepaald door de korte afstand tot Schiphol. Het zal niet overal mogelijk zijn om een dergelijke grootschalige ontwikkeling van de grond te krijgen.

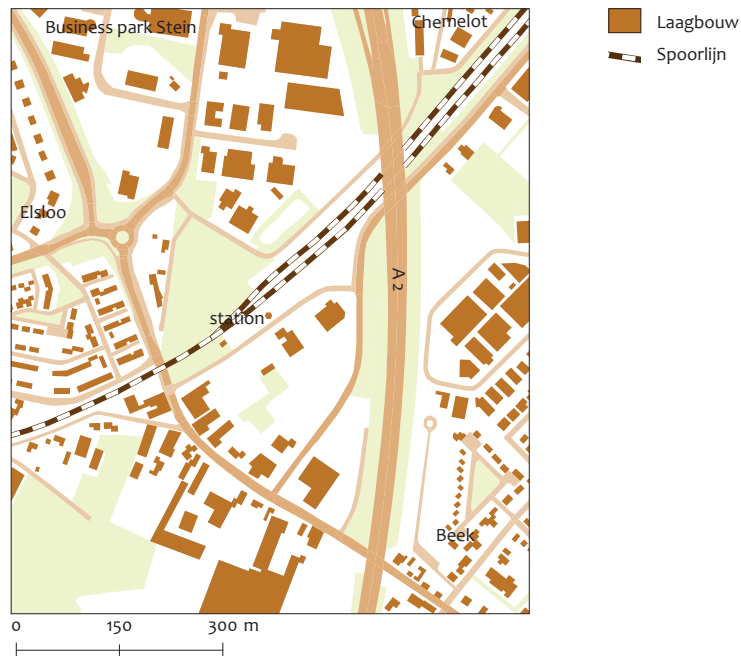
Hoewel de omvang van de ontwikkelingen zoals bij Amsterdam Zuid ondenkbaar is bij voorstadstations, lijkt daar toch ruimte te zijn om met de traditionele opvattingen over vervoersplanologie te breken. Ook bij voorstadstations doet zich relevante ruimtelijke dynamiek voor, die ten gunste van het stedelijk milieu kan worden aangewend. We laten die zien aan de hand van een voorbeeld waarbij die ruimtelijke dynamiek juist niet is benut: Breda Prinsenbeek. Net als Amsterdam Zuid is de voorstadhalte Breda Prinsenbeek (type 5) bereikbaar per openbaar vervoer en per auto, maar in Breda zijn beide vervoerswijzen niet in een stedenbouwkundig plan gecombineerd.

De stedenbouwkundige aansluiting van het station op zowel Breda als Prinsenbeek is gering, wat mede is veroorzaakt doordat het station zich in de milieuzone van de snelweg bevindt. Daardoor zijn niet alle functies mogelijk. Bovendien vormt de spoorlijn tussen Breda en Rotterdam al een barrière, en is die barrière met de komst van de A16 nog groter geworden. Er is één verbinding tussen de wijken aan weerszijden van de barrière: een fietsbrug met hellingbaan. Ook de knooppaarde voor het openbaar vervoer is beperkt. Er stopt in beide richtingen elk half uur een stop-trein tussen Breda en Den Haag, elk kwartier een stadsbus en elk uur een streekbus. Forensen die met het openbaar vervoer naar Breda of Rotterdam reizen, klagen in lokale media dat ‘hun’ parkeerplaatsen bij het station verdwenen zijn ten gunste van het nieuwe bedrijventerrein. Het bedrijventerrein biedt onderdak aan een aantal grote werkgevers. Daarnaast is er een diversiteit aan kleinere ondernemers. Het is een modern terrein, maar het staat los van de stationslocatie.

Hier lijkt een kans te zijn gemist om meer stedelijkheid in het milieu te brengen. Een gedachte-experiment: wanneer alle gebouwen van minder dan tien jaar oud in een halve cirkel rond het station waren gebouwd, zag niet alleen het terrein er heel anders uit, maar zou er ook een compleet andere omgeving zijn ontstaan. Om te beginnen zou er een centraal plein zijn ontstaan, waar het station een traditionele beëindiging van zou vormen. In zo’n opstelling zou de uitstraling van de openbare ruimte heel anders zijn geweest, waardoor het plein mogelijk veel toegankelijker zou zijn voor voetgangers. Als dan ook nog een andere oplossing was gevonden voor de parkeerterreinen, dan had het plein zeer waarschijnlijk een andere levendigheid gekend.

2.5.4 Beek-Elsloo

Net als Breda Prinsenbeek is de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en het station Beek-Elsloo niet heel groot. Het station ligt midden tussen Elsloo en Beek in, letterlijk op de grens van beide gemeenten. Beide dorpen zijn onderdeel van de stedelijke agglomeratie die doorloopt tot Geleen in het noorden. De plannenmakers lijken het station als blijvend perifere locatie te beschouwen; eerdere projecten voor bijvoorbeeld winkelvoorzieningen mochten niet te dicht bij het station komen. Er werd gevreesd voor de detailhandel in de binnenstad van beide dorpen.



Bron: Topografische kaart

De agglomeratie wordt doorsneden door de snelwegen A2 en A76. Doordat het station tussen beide dorpen in ligt, blijven de woningen op grotere afstand. Direct om het station heen is er wel verstedelijking, hoofdzakelijk bedrijventerreinen. Aan de Steinse zijde grenst het station aan een bescheiden bedrijventerrein: Business Park Stein. De A2 snijdt de Beekse zijde af. Aan de Elslloo zijde van de A2 ligt – iets naar het noorden – Chemelot, een bedrijventerrein met een sterk aandeel in het chemische cluster.

Dit bedrijventerrein kan verantwoordelijk worden gehouden voor de sterke banengroei in de stationsomgeving van Beek-Elsloo. Op Chemelot zijn grote, internationale bedrijven gehuisvest. De toename van het aantal bedrijven heeft weinig te maken met de aanwezigheid van het station. De bedrijventerreinen lijken zich eerder langs de A2 richting de A76 te ontwikkelen dan rond het station. In de directe schil rond het station is de werkgelegenheid noch het woningaantal gegroeid. Het zuidelijke kwadrant van de schil is zelfs compleet landelijk. Tweehonderd meter vanaf het station liggen akkers en weilanden, waar geen reizigers vandaan komen.

2.6 Synthese

Stations en stationsgebieden staan al decennia in het middelpunt van de beleidsbelangstelling. Veel stations zijn grootschalig op de schop gegaan, en hun omgeving is en wordt ingrijpend herontwikkeld.

Wat leveren deze veranderingen, door de oogharen gezien, op voor de stedelijke milieus rond stations? Ten eerste zien we een verdergaande intensivering, ook op de sneltreinstations. Ondanks de beperkte beschikbare ruimte groeit de werkgelegenheid rond de stations sterker dan elders in de bestaande stad. Ten tweede valt een ‘verkleuring’ van functies op rond stations. In de directe stationsomgeving is de publieke sector zeer sterk gegroeid en ook de detailhandel doet het relatief erg goed in de directe stationsomgeving – ten koste van bedrijven in de industrie- en transportsector die er juist zijn afgenomen. Er zijn meer kantoren en woningen gebouwd in stationsomgevingen, en die concentreren zich minder in de eerste schil, en meer rond de tweede schil om stations. Ten slotte zien we in de rangorde van stations een opvallende ontwikkeling. Sneltreinstations groeien sneller dan de intercitystations in middelgrote steden. De sneltrein- en de voorstadhaltes hebben meer ruimte voor ontwikkeling en trekken ook andere functies aan. Het stedelijk milieu heeft hier een andere kleur: wel flink intensiever, maar zeker geen centrummilieu.

Stationsomgevingen hebben ruimtelijke kenmerken die aanknopingspunten bieden voor verdere ontwikkeling, maar ook stevige barrières opwerpen. Vaak bestaan ze gedeeltelijk nog steeds uit kenmerkende historische gebouwen en stratenpatronen die decennia, zo niet een eeuw teruggaan. Die oude patronen worden nu doorbroken, bijvoorbeeld doordat economische sectoren in de stad verschuiven of doordat milieuregels bepaalde bedrijven in dat gebied niet toestaan. Aan de centrumzijde is sowieso weinig ontwikkeling mogelijk, doordat de ruimte hier al bestemd en bebouwd is. Aan de achterzijde liggen mogelijk meer ontwikkelingsperspectieven, mits de barrière van het spoor overwonnen kan worden.

Opeenvolgende beleidsnota's maakten de afgelopen decennia het stationsgebied tot een plek van belang. Ook Balkenende IV zette sterk in op de ontwikkeling van de stationslocaties om het bestaande stedelijk gebied intensiever te benutten en het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Het beleid is niet alleen gericht op de stad om de stations heen, maar ook op de aansluiting van stations op het spoornetwerk. Daarnaast zijn twee veranderingen in de beleidsscope waar te nemen. Ten eerste is er meer aandacht voor het regionale vervoer en de aansluiting van stationstypen op de stad. Ten tweede hebben de NS een grote verandering ondergaan; van staatsbedrijf naar private partij, met onderscheiden deelverantwoordelijkheden en ook deelbelangen. Het onderdeel NS Poort heeft een andere blik dan NS Reizigers. Door deze veranderingen lijken beleidsmakers de stationsomgeving te zijn gaan zien als een te ontwikkelen locatie, en niet alleen als een doorstroompaleis voor reizigers.

Ondanks de ruimtelijke belemmeringen in de omgeving blijkt er bij sommige intensief gebruikte stations toch ruimte te zijn voor ontwikkeling – zoals de voorbeelden lieten zien. Soms kost het moeite om de laatste restuimtes nuttig te gebruiken. Soms wordt er veel tijd en moeite gestoken in het overwinnen van grote barrières, zoals het spoor zelf. Maar die belemmeringen leiden ook tot creatieve oplossingen, die een meerwaarde kunnen zijn voor de stad.

Bedrijvendynamiek op stedelijke werklocaties

3

Anet Weterings & Otto Raspe

3.1 Inleiding

Steden herbergen van oudsher verschillende economische functies. Zo functioneert de stad als productieplaats, consumptieplaats, kenniscentrum en distributiecentrum. Die functies zijn geconcentreerd op ‘werklocaties’ in de stad. Die werklocaties zijn het resultaat van voorkeuren van bedrijven voor bepaalde typen productiemilieus en de ruimte die overheden hen bieden. Bij werklocaties wordt vaak gedacht aan formele bedrijfslocaties zoals bedrijventerreinen, kantorenlocaties en detailhandelslocaties, maar in steden zijn ook veel bedrijven gevestigd in meer gemengde milieus, zoals binnensteden en stationsomgevingen en zelfs in woonwijken. Door processen van ruimtelijke specialisatie en uitsortering ontstaat in de stad een bont palet van stedelijke werklocaties.

Werklocaties vervullen verschillende rollen voor de bedrijven in de stad. Sommige locaties functioneren als ‘broedplaats’ of ‘incubatiemilieu’ voor nieuwe bedrijven, terwijl andere vooral als ‘groeiplaats’ dienen voor bedrijven die in termen van arbeidsplaatsen in omvang toenemen. Dit principe is al beschreven in de incubatiethese – een van de weinige theorieën over intra-urbane bedrijvendynamiek (Hoover & Vernon 1959; Leone & Struyck 1976). Volgens deze these starten de meeste bedrijven in de centrale delen van de stad en verhuizen ze bij werkgelegenheids-groei na verloop van tijd naar locaties aan de rand van de stad die ruimer zijn en beter bereikbaar voor klanten en leveranciers.

Deze incubatiethese maakt een belangrijk proces zichtbaar in de stedelijke dynamiek in de bedrijvigheid. Bedrijven hebben als het ware een ‘ruimtelijke levensloop’ (vergelijk Stam 2007): ze verhuizen in de loop der jaren tussen verschillende locaties in de stad, omdat de locatievoorkeuren van ondernemers veranderen. Deze levensloop speelt zich in de meeste gevallen af binnen één stad: bijna 75 procent van alle verhuizingen van bedrijven vindt plaats binnen dezelfde gemeente (Van Oort et al. 2007a).

Sinds de incubatiethese is geformuleerd, in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw, is deze veelvuldig bekritiseerd (zie Atzema & Van Buren 2007), mede omdat sindsdien de locatievoorkeuren en -mogelijkheden van bedrijven ingrijpend

zijn veranderd. De voornaamste oorzaken hiervoor zijn de ‘verdienstelijking’ van de economie, de ontwikkelingen in de informatie- en communicatietechnologie en de toename van het aantal kleine bedrijven door de flexibilisering van arbeidscontracten en de daarmee samenhangende toename van het aantal zelfstandigen zonder personeel (ZZP’ers). Hierdoor is het gemakkelijker geworden om vanuit huis te ondernemen, en zijn woonwijken steeds meer een werklocatie geworden (Schutjens et al. 2007). Tegelijkertijd neemt het aantal bedrijven in de binnenstad af, mede omdat consumenten steeds vaker (bepaalde) goederen via het internet kopen, en de bedrijven die deze spullen leveren, veelal een locatie bij uitvalswegen verkiezen boven de binnenstad (Weltevreden 2007). Daarnaast worden bedrijventerreinen wellicht minder aantrekkelijk als werklocatie. Deze locaties zijn van oudsher bestemd voor grotere industriële en logistieke bedrijven, en daardoor minder geschikt voor de bedrijven in de zakelijke diensten en kleine bedrijven die de laatste jaren in aantal toenemen.

Het is dan ook allereerst de vraag of, en zo ja welke, werklocaties in de stad (nog) functioneren als broedplaats of als groeiplaats. In hoeverre gaat het basisprincipe van de incubatiethese (veel startende bedrijven op centrale locaties in de stad en veel groeiende bedrijven aan de rand van de stad) nog op nu de meeste bedrijven actief zijn in de diensten en er steeds meer kleine bedrijven bij komen? Om deze vraag te beantwoorden, vergelijken we in dit hoofdstuk de dynamiek in de bedrijvigheid op de verschillende stedelijke werklocaties. We kijken daarbij specifiek naar de oprichtingen (in broedplaatsen) en verhuizingen (naar groeiplaatsen) van bedrijven.

Een tweede vraag die in dit hoofdstuk centraal staat, is in hoeverre er een proces gaande is van ruimtelijke uitsortering en specialisatie op de stedelijke werklocaties. Door de bedrijvendynamiek (dat wil zeggen de oprichting, beëindiging, vestiging of het vertrek van bedrijven) op werklocaties, neemt het aantal bedrijven daar toe of af.¹ Echter, voor de ontwikkeling van de stad is niet alleen het aantal bedrijven relevant, maar ook de samenstelling naar type bedrijf of sector. Om te kunnen beoordelen of werklocaties in de afgelopen jaren steeds meer zijn gespecialiseerd, beschrijven we ook in hoeverre de samenstelling van de bedrijven op werklocaties verandert, zowel naar sector als naar omvang van het bedrijf in termen van banen. Stedelijke werklocaties staan in verschillende beleidsvelden centraal. Al jaren is er veel aandacht voor de aanleg van bedrijventerreinen en meer recent voor de herstructurering van deze locaties (THB 2008). Zeker steden staan daarbij voor een grote opgave, omdat daar de ruimtedruk groter is, de uitbreidingsruimte geringer is en de verschillen in attractiviteit van werklocaties in het algemeen groot zijn. In de afgelopen jaren is er ook toenemende aandacht voor de minder ‘traditionele’ werklocaties: zowel gemeenten als de ministeries van VROM en EZ proberen bedrijvigheid in woonwijken te stimuleren (zie G27 2007; Ministeries van EZ & VROM 2008). Er is nader inzicht nodig in de wijze waarop de toe- of afname van bedrijvigheid op de uiteenlopende werklocaties kan worden gestimuleerd of geremd.

In dit hoofdstuk geven we eerst kort aan op welke wijze de incubatiethese moet worden herzien om van toepassing te kunnen zijn op de huidige situatie in Nederlandse steden (paragraaf 3.2). In paragraaf 3.3 gaan we in op de eerste onderzoeksvraag en bekijken we in hoeverre er (nog) stedelijke werklocaties zijn die functioneren als broed- of groeiplaats. De tweede vraag, in hoeverre zich ruim-

telijke uitsortering en specialisatie op stedelijke werklocaties voordoet, beantwoorden we in paragraaf 3.4. In de laatste paragraaf bespreken we de beleidsimplicaties van deze verkenning van de functie en ontwikkeling van stedelijke werklocaties.

3.2 De incubatiethese herzien

Volgens de incubatiethese concentreren nieuwe activiteiten zich vooral in de centrale delen van de stad (Hoover & Vernon 1959). De grote onzekerheid tijdens de start vereist veelvuldig overleg met klanten en toeleveranciers, en dat is eenvoudiger als deze op korte afstand van het bedrijf zijn gevestigd. De hoge dichtheid aan mensen en bedrijven in de centrale delen van de stad verhoogt die kans. Daarnaast zouden centrale locaties door het in onbruik raken van verouderde gebouwen en terreinen voldoende goedkope bedrijfsruimte bieden. Later is de incubatiethese uitgebreid door Leone en Struyck (1976). Zij stellen dat succesvolle bedrijven na verloop van tijd vertrekken uit de centrale stad, omdat bedrijfssucces vaak leidt tot groei en daarmee een grotere ruimtebehoefte. Groeiende bedrijven gaan op zoek naar goed bereikbare locaties aan de rand van steden of daarbuiten. Hierdoor komt er in de centrale stad weer ruimte vrij voor nieuwe, beginnende bedrijven. De incubatiethese suggereert een proces dat waarschijnlijk ten grondslag ligt aan veel van de bedrijfsverplaatsingen binnen steden. Bedrijven kiezen in dit proces in eerste instantie voor goedkope huisvesting. Als ze succesvol zijn verhuizen ze naar een groter bedrijfspand op een beter bereikbare of meer representatieve locatie. Empirische studies naar de ruimtelijke levensloop van bedrijven wijzen ook op deze ontwikkeling (Stam 2007). De incubatiethese is echter achterhaald, omdat de these is gebaseerd op industriële activiteiten in het midden van de twintigste eeuw in de Verenigde Staten (Atzema & Van Buren 2007). Daarom moet de incubatiethese op een aantal punten worden herzien.

Ten eerste verwachten we dat de meeste nieuwe bedrijven tegenwoordig niet meer op de meest centrale locaties in de stad worden gestart, maar in woonwijken. Eerder empirisch onderzoek laat zien dat de meeste bedrijven aan huis worden gestart (Schutjens & Stam 2003). De voornaamste redenen hiervoor zijn de lage huisvestingskosten, het beperken van de risico's en het gemakkelijk kunnen combineren met andere taken (Schutjens et al. 2007). Conform de incubatiethese speelt goedkope huisvesting bij de keuze voor de startlocatie dus een belangrijke rol. Dergelijke huisvesting is echter in Nederland niet bij voorbaat beschikbaar op centrale locaties; de prijzen zijn hier vaak het hoogst. Daarnaast worden de meeste bedrijven tegenwoordig in de diensten in plaats van in de industrie gestart, waardoor een formeel bedrijfspand in eerste instantie niet meer noodzakelijk is. We verwachten dus dat woonwijken als broedplaatsen in de stad functioneren.

Ten tweede verwachten we dat conform de uitgebreide incubatiethese een deel van de bedrijven na verloop van tijd de woonwijk zal verlaten om zich op een beter bereikbare of meer representatieve locatie te vestigen. Er zijn verschillende redenen waarom bedrijven kunnen besluiten om te verhuizen (zie Brouwer et al. 2004; Van Dijk & Pellenbarg 2000; Holl 2004). Hierbij kunnen bedrijfsinterne factoren een rol spelen, zoals groei van het bedrijf. Door groei kan het oude pand te klein worden en moet het bedrijf op zoek naar een nieuw pand om verder door te kunnen groeien (Van Oort et al. 2007a). In woonwijken zijn slechts in beperkte mate bedrijfspanden beschikbaar en deze zijn vaak vrij klein. Daarnaast kunnen ken-

merken van de locatie aanleiding zijn om te verhuizen. Een locatie in een woonwijk zal vaak niet meer voldoen als het bedrijf in toenemende mate toeleveranciers of klanten moet ontvangen. De bereikbaarheid en vooral de parkeermogelijkheden zijn in woonwijken vaak beperkt.

De vraag is dan naar wat voor type werklocatie bedrijven vervolgens verhuizen. Traditioneel vormen bedrijventerreinen en kantorenlocaties een belangrijke opvangplek voor groeiende bedrijven. Deze locaties bieden bedrijven de ruimte om te groeien en zijn meestal goed bereikbaar per auto. Door de verdienstelijking van de economie en de afnemende omvang van bedrijven kan echter het aantal bedrijven dat de voorkeur geeft aan andere type locaties zijn toegenomen. Te denken valt aan kleinere kantoorpanden in woonwijken of stationslocaties en binnensteden. Vooral bedrijven in de creatieve sector, zoals kunstenaars en architectenbureaus, maar ook notariskantoren en advocaten hechten veel waarde aan de uitstraling van de omgeving en de aanwezige voorzieningen (zie ook hoofdstuk 1). De afgelopen jaren is het aantal bedrijven in deze sectoren toegenomen, waardoor kan worden verondersteld dat het belang van bedrijventerreinen en kantorenlocaties als groeiplaatsen is afgenomen.

Tot slot moet worden opgemerkt dat niet alle bedrijven hun locatievoorkeuren kunnen realiseren. Het beleid beïnvloedt de verschillen in type bedrijven per locatie, omdat niet elk bedrijf op elke locatie terecht kan in verband met milieuregelingen en mogelijke overlast. De bedrijvendynamiek weerspiegelt niet alleen de locatievoorkeuren van bedrijven, maar ook de mogelijkheden die het beleid biedt.

3.3 De functie van stedelijke werklocaties: broedplaats of groeiplaats?

In deze paragraaf beantwoorden we twee vragen die voortkomen uit de aangepaste incubatiethese. De eerste vraag is: welke stedelijke werklocaties functioneren als broed- of groeiplaatsen in de stad? De tweede vraag is: vestigen de meeste verhuizende bedrijven zich nog steeds op de formele werklocaties of trekken werklocaties in de stad, zoals de binnenstad, stationslocaties en woonwijken, steeds meer bedrijven aan?² Om deze vragen te kunnen beantwoorden, beschrijven we eerst hoe de werklocaties van elkaar verschillen wat betreft het aantal oprichtingen en beëindigingen van bedrijven en de verhuisdynamiek.³ Daarnaast bekijken we de verhuisstromen tussen de verschillende werklocaties. Tot slot confronteren we de twee vormen van bedrijvendynamiek met elkaar in paragraaf 3.3.3 om te bepalen welke locaties vooral als broed- of groeiplaats functioneren.

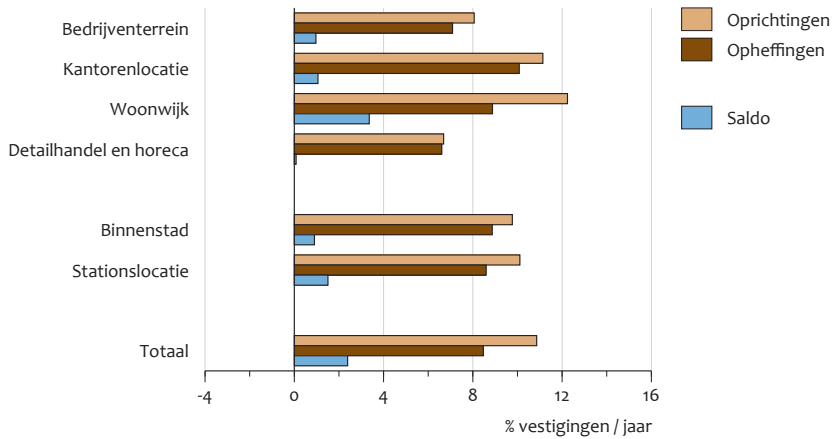
3.3.1 Waar worden de meeste nieuwe bedrijven gestart en beëindigd?

Broedplaatsen worden gekenmerkt door veel oprichtingen van bedrijven. Maar op locaties waar veel bedrijven worden gestart, stoppen ook vaak veel bedrijven (Santerelli & Vivarelli 2007).⁴ Als het percentage beëindigingen op een werklocatie hoger is dan het percentage oprichtingen, neemt het aantal bedrijven op die locatie af. Daarom bekijken we in deze paragraaf het saldo van het percentage oprichtingen en beëindigingen.

Zoals beschreven in paragraaf 3.2 verwachten we dat de meeste nieuwe bedrijven tegenwoordig in de woonwijk worden gestart. Figuur 3.1 toont dat dit inderdaad het geval is. Woonwijken hebben, zoals verwacht, ook een hoog percentage beëindigingen, maar het saldo tussen oprichtingen en beëindigingen is positief.

Figuur 3.1

Oprichtingen en opheffingen per type werklocatie, gemiddeld 1999 – 2006



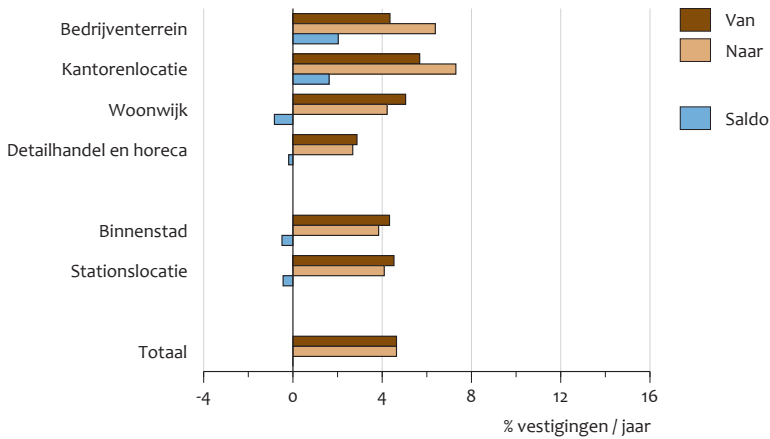
Bron: LISA (1999-2006))

In tegenstelling tot onze verwachting is het percentage oprichtingen op kantorenlocaties ook bovengemiddeld. Aangezien het niet mogelijk is om met de gebruikte data een onderscheid te maken tussen nieuw gestarte bedrijven, nevenvestigingen of nieuwe bedrijven die voortkomen uit een fusie, is een mogelijke verklaring dat op formele kantorenlocaties zich vaker nevenvestigingen of gefuseerde bedrijven vestigen. In vergelijking met woonwijken heeft een vrij groot aandeel (bijna 30 procent) van de nieuwe bedrijven op kantorenlocaties meer dan vijf medewerkers. Dit suggereert dat de nieuwe oprichtingen op deze locaties vaker nevenvestigingen of gefuseerde bedrijven betreft, want nieuw opgerichte bedrijven starten vaak met weinig tot geen personeel. Op bedrijventerreinen is het percentage oprichtingen wel vrij laag. Detailhandels- en horecalocaties buiten de binnenstad kennen het laagste percentage oprichtingen.

Uit een nadere analyse (hier niet opgenomen) blijkt dat de verschillen in het percentage oprichtingen en beëindigingen per werklocatie niet voortkomen uit de verschillen in sectorsamenstelling, maar vooral door verschillen in het type productiemilieu. Voor bedrijven uit verschillende sectoren vormt de woonwijk een geschikte locatie om te starten. Dit komt waarschijnlijk omdat veel ondernemers vanuit huis starten vanwege de lage huisvestingskosten (zie Schutjens et al. 2007).

3.3.2 Verhuisdynamiek: vestigings- of vertrekoverschot?

Figuur 3.2 toont het percentage vestigingen dat gemiddeld per jaar naar en van een werklocatie verhuist. Op basis van deze gegevens is bepaald welke werklocaties een vestigingsoverschot hebben en welke een vertrekoverschot (het saldo in figuur 3.2). Het verhuissaldo blijkt alleen positief voor de twee formele bedrijfslocaties: de bedrijventerreinen en kantorenlocaties. Hoewel het percentage bedrijfsvestigingen dat naar bedrijventerreinen verhuist wat lager is dan dat van de kantorenlocaties, is het aantal vestigingen dat vertrekt van bedrijventerreinen ook lager. Bedrijventerreinen kennen dus een relatief geringere verplaatsingsdynamiek dan kantorenlocaties, maar wel per saldo een hogere groei van het aantal vestigingen.



Bron: LISA (1999-2006)

Voorals woonlocaties hebben een vertrekoverschot: er vertrekt per jaar een behoorlijk groter aandeel vestigingen van deze locaties dan dat er zich vestigt. Ook vanuit de andere meer informele werklocaties in de stad vertrekken meer bedrijven dan er bij komen. Bedrijventerreinen en kantorenlocaties zijn nog steeds belangrijke vestigingslocaties voor verhuizende bedrijven. Dit zijn de enige typen locaties die te maken hebben met een vestigingsoverschot. Uit een nadere analyse (hier niet opgenomen) blijkt dat dit beeld geldt voor alle werkgelegenheidssectoren.

In de voorgaande figuren over de verhuisdynamiek is geen rekening gehouden met de herkomst- of bestemmingslocatie van de verhuizende bedrijven. Als dit wel wordt gedaan, kan worden bepaald in hoeverre er een verhuisstroom is vanuit de meer informele werklocaties naar de formele werklocaties. Tabel 3.1 toont de herkomst en bestemming van de verhuizende bedrijven. Figuur 3.3 laat het saldo van de verhuisstromen tussen de verschillende werklocaties zien. Hieruit blijkt dat veel bedrijven bij verhuizing binnen hetzelfde type werklocaties blijven.

Het grootste percentage bedrijven verplaatst zich van de ene woonwijk naar de andere (ruim 33 procent van alle verhuizende bedrijven). Deels komt dit hoge percentage doordat de meeste locaties getypeerd zijn als woonwijk (ruim 71 procent van alle zespositiepostcodegebieden, zie bijlage 3). Als het verhuismotief echter wordt ingegeven door ontevredenheid over de kenmerken van de werklocatie, dan zal een ondernemer eerder voor een ander locatietype kiezen. Voor deze groep verhuizende bedrijven lijken de beperkende kenmerken van woonwijken niet de voornaamste reden om te verhuizen. Sommige bedrijven verhuizen waarschijnlijk omdat ze behoefte hebben aan een ander of groter pand en niet aan een ander locatietype. Maar voor bedrijven aan huis, die vaak in woonwijken zijn gevestigd, kan een verhuizing ook voortkomen uit de veranderde woonbehoefte van de ondernemer (zie Schutjens et al. 2007). Het bedrijf verhuist dan mee. De omvang van de bedrijven die zich tussen woonwijken verplaatsen, suggereert dat dit

Tabel 3.1

Verhuizende bedrijven naar herkomst- en bestemmingslocatie, 1999 – 2006

		Bestemming						
		Bedrijven- terreinen	Kantoren- locatie	Woonwijk	Detailhandel en horeca	Binnenstad	Stations- locatie	Overig
Herkomst	Bedrijventerrein	7,37%	0,80%	3,56%	0,14%	0,30%	0,65%	1,24%
	Kantorenlocatie	0,77%	0,42%	0,58%	0,03%	0,11%	0,22%	0,17%
	Woonwijk	8,47%	0,98%	33,71%	1,15%	2,24%	3,21%	7,01%
	Detailhandel en horeca	0,32%	0,08%	1,07%	0,61%	0,07%	0,15%	0,20%
	Binnenstad	0,69%	0,19%	2,41%	0,08%	2,52%	0,56%	0,34%
	Stationslocatie	1,29%	0,34%	3,03%	0,13%	0,55%	1,82%	0,66%
	Overig	2,14%	0,20%	4,05%	0,17%	0,21%	0,46%	2,53%

Bron: LISA (1999-2006)

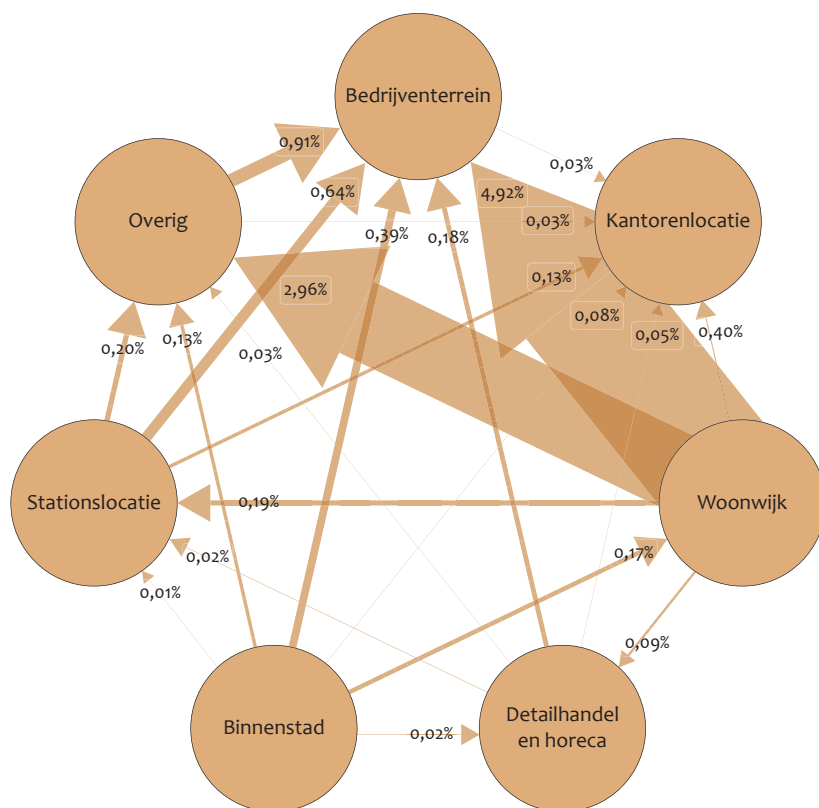
inderdaad vaak het geval is: ruim 64 procent van alle tussen woonwijken verhuizende bedrijven zijn eenpersoonsbedrijven. Bij bedrijfsverplaatsingen tussen woonwijken lijkt dus de verhuisdynamiek van de ondernemer belangrijker dan de verplaatsingsdynamiek van de onderneming.

Ook tussen bedrijventerreinen verhuizen vrij veel bedrijven (7,4 procent van alle verhuizende bedrijven). Deze verplaatsingen worden waarschijnlijk vooral ingegeven door de behoefte aan een nieuw of groter pand, hoewel de locatiekenmerken van bedrijventerreinen, zoals de bereikbaarheid, ook kunnen verschillen. Daarbij hebben bedrijven op bedrijventerreinen minder alternatieven, omdat ze vaker tot de hoge milieuhindercategorieën behoren en niet op andere locaties toegestaan zijn.

De grootste verhuisstroom tussen verschillende werklocaties zijn de verplaatsingen van woonwijken naar bedrijventerreinen (8,5 procent). Opvallend is dat een vrij groot deel van deze verhuizende bedrijven kleinere bedrijven zijn (84 procent heeft minder dan vijf medewerkers) en dat deze bedrijven uit allerlei sectoren afkomstig zijn. Er is niet één dominante sector.

Voor de andere locatietypes geldt dat de verhuizende bedrijven zich verspreiden over verschillende locaties. Zo verhuist een aanzienlijk percentage bedrijven vanuit de woonwijken naar de overige locaties. De categorie overig bestaat vooral uit locaties die vaak worden opgeofferd voor nieuwbouw (zoals sportvelden) en niet-stedelijke grondgebruiktypes (zie bijlage 3). Zo'n 7 procent van alle verhuizingen lijkt dus samen te hangen met uitbreidingen van de stad.

Als we kijken naar de saldo's van de verhuisstromen tussen de verschillende werklocaties, dan komt er een consistent beeld naar voren (zie figuur 3.3). Kantorenlocaties hebben een positief saldo ten opzichte van alle andere typen werklocaties. Er verhuizen dus meer bedrijven van alle andere werklocaties naar kantorenlocaties dan omgekeerd. De bedrijventerreinen hebben een positief saldo ten opzichte van alle typen werklocaties behalve ten opzichte van kantorenlocaties.⁵ Stationslocaties hebben een positief saldo ten opzichte van alle typen werklocaties behalve de kantorenlocaties en bedrijventerreinen. Zo vormt zich een geordende reeks: kantorenlocaties, bedrijventerreinen, stationslocaties, detailhandel en horeca, woonwijken, binnenstad.



Bron: LISA (1996-2006)

Het saldo van bedrijfsverhuizingen tussen twee typen werklocaties is steeds positief voor het type dat het eerst in deze reeks wordt genoemd. Woonwijken hebben dus een negatief saldo ten opzichte van alle andere typen met uitzondering van de binnenstad, en de binnenstad heeft een negatief saldo ten opzichte van alle andere typen. Bedrijven die de binnenstad verlaten, verspreiden zich over alle typen werklocaties en hun aantal is altijd groter dan het aantal bedrijven dat er vanuit die werklocaties terugkomt.

In het algemeen verhuizen bedrijven dus naar de formele werklocaties. De verdienstelijking van de economie en de groei van het aantal kleine bedrijven hebben hier geen verandering in gebracht.

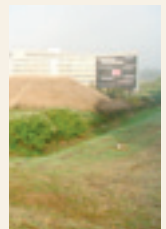
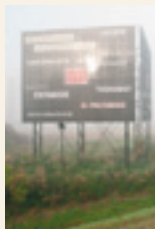
3.3.3 Broedplaatsen of groeiplaatsen?

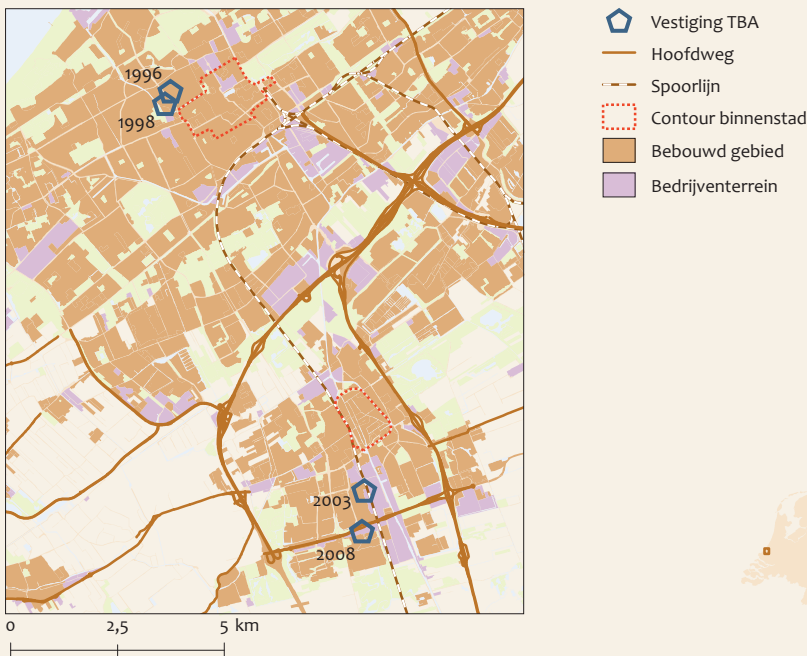
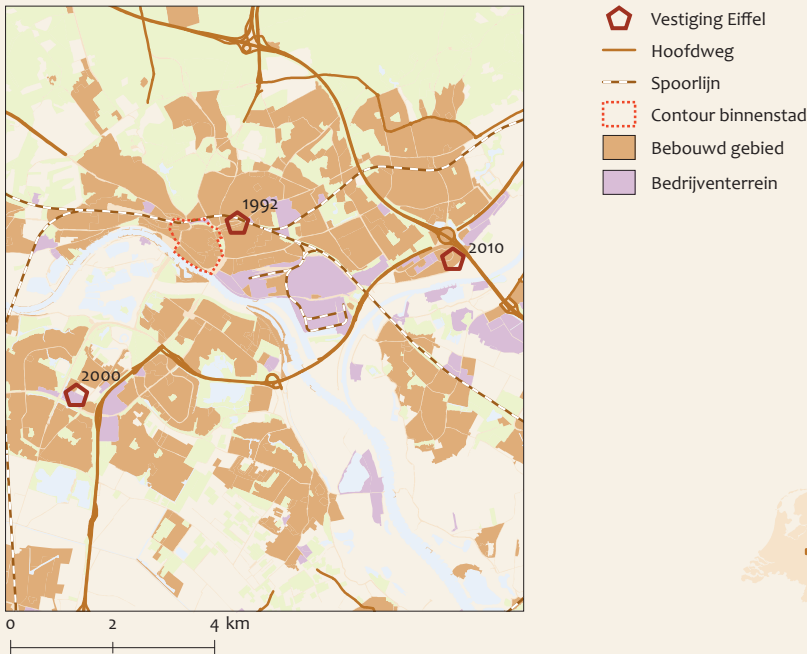
Figuur 3.4 toont de saldo's van de oprichtings- en verhuisdynamiek van de verschillende werklocaties. Hiermee kan worden bekeken of een werklocatie als een broedplaats of als een groeiplaats voor de bedrijven in de stad functioneert. De figuur suggereert dat vooral woonwijken als broedplaatsen functioneren. Deze werklocaties hebben zowel het hoogste oprichtingsaldo als het grootste vertrekoverschot van alle werklocaties. Conform de aangepaste incubatiethese vormen woonwijken vooral een startlocatie; waarschijnlijk omdat steeds meer ondernemers een bedrijf aan huis starten. Als die bedrijven succesvol zijn en groeien, dan verhuizen ze de locatie aan huis voor de formelere werklocaties aan de rand van de stad waar ze de ruimte hebben om door te groeien (zie ter illustratie de ontwikkeling van Eiffel en TBA in 'Ruimtelijke levensloop van bedrijven'). Overigens toont de verhuisdynamiek tussen de werklocaties dat er ook veel bedrijven zijn die verhuizen van de ene naar de andere woonwijk. Met andere woorden: woonwijken karakteriseren zich ook door veel interne dynamiek.

Ruimtelijke levensloop van bedrijven: Eiffel en TBA

De bedrijven Eiffel en TBA zijn in respectievelijk 1992 en 1996 gestart. Beide bedrijven hebben een snelle groei doorgemaakt, die ertoe heeft geleid dat ze een paar keer zijn verhuisd naar een groter pand op een formelere werklocatie. Beide bedrijven zijn over slechts korte afstand verhuisd. Bij Eiffel, actief in zakelijke dienstverlening op het gebied van 'Legal, Finance en Process' en interim-management, zijn nu ongeveer achthonderd medewerkers werkzaam. Het bedrijf is gestart in een woonwijk in Arnhem en vervolgens binnen dezelfde gemeente verhuisd naar een meer formele bedrijfslocatie. In 2009 werd nog aan het nieuwe kantoor gebouwd, waar Eiffel vanaf 2010 zal zijn gevestigd.

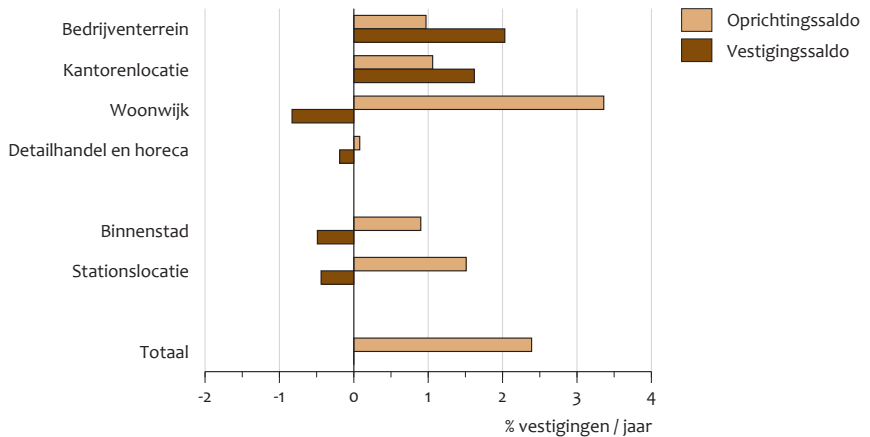
TBA, gespecialiseerd in het ontwerpen en verbeteren van complexe logistieke processen ten behoeve van containerterminals en havens, is opgericht door twee studenten van de TU Delft. Het bedrijf startte vanuit een woonhuis in Den Haag, maar is sindsdien nog drie keer verhuisd. Al na twee jaar verhuisde het bedrijf naar een bedrijfspand in Den Haag. In 2003 koos het bedrijf voor een pand in Delft op een formele werklocatie en verhuisde vervolgens nogmaals binnen Delft. Anno 2009 is TBA wereldwijd actief en opereren er ongeveer zestig werknemers vanuit vier internationale locaties: Düsseldorf (Duitsland), Satu Mare (Roemenië), Tampa, Florida (Verenigde staten) en Hyderabad (India).





Figuur 3.6

Oprichtings- en vestigingssaldo per type werklocatie, gemiddeld 1999 – 2006



Bron: LISA (1999-2006)

Hoewel op de formele werklocaties het saldo tussen het percentage oprichtingen en beëindigingen ook positief is, neemt het aantal vestigingen op deze locaties vooral toe door een vestigingsoverschot ten opzichte van de andere werklocaties. Bedrijventerreinen en kantorenlocaties lijken dus vooral te functioneren als groeiplaatsen. Opvallend is dat geen enkele andere locatie in de stad een vergelijkbare functie lijkt te hebben. Ondanks de groei van het aantal bedrijven in de diensten en kleinere bedrijven, verhuist de meerderheid van de bedrijven nog steeds naar de formele werklocaties. Dit betekent echter niet dat de andere werklocaties leeglopen. Behalve op de detailhandels- en horecalocaties, is het saldo van oprichtingen en beëindigingen van bedrijven op deze locaties hoger dan het vertrekoverschot, waardoor het aantal vestigingen op deze locaties wel toeneemt. Naast de woonwijken lijken dus ook deze meer informele werklocaties als broedplaatsen te functioneren, maar wel in veel mindere mate dan de woonwijken.

3.4 Ontwikkeling van stedelijke werklocaties: selectie en uitsorting?

De saldo's in figuur 3.6 laten al zien dat niet elke werklocatie tussen 1999 en 2006 dezelfde groei heeft gekend. Tabel 3.2 toont de verschillen in ontwikkeling van de locaties in deze periode. Zoals al uit figuur 3.6 blijkt, is het aantal bedrijfsvestigingen overal toegenomen, behalve op detailhandels- en horecalocaties. Maar de mate waarin de stedelijke werklocaties zijn gegroeid, verschilt sterk. Op de formele werklocaties (de bedrijventerreinen en kantorenlocaties) en in de woonwijken is het aantal vestigingen sneller gegroeid dan het Nederlands gemiddelde. De binnenstad is beperkt gegroeid en ook de stationslocaties groeien minder dan gemiddeld. Het relatieve aandeel bedrijfsvestigingen op de formele werklocaties en in de woonwijken neemt dus toe, terwijl het relatieve aandeel van de overige werklocaties in de stad afneemt.

	Aantal 1999	Aantal 2006	Aandeel 1999	Aandeel 2000	Procentuele groei	Gemiddelde jaarlijkse groei
Bedrijventerrein	92.957	116.270	14,05	14,80	25,08	3,30
Kantorenlocatie	11.672	14.346	1,76	1,83	22,91	3,00
Woonwijk	334.690	402.534	50,59	51,26	20,27	2,70
Detailhandel/horeca	28.133	27.982	4,25	3,56	-0,54	-0,10
Binnenstad	49.808	51.309	7,53	6,53	3,01	0,40
Stationslocatie	53.864	58.303	8,14	7,42	8,24	1,10
Overig	90.468	114.611	13,67	14,59	26,69	3,44
Totaal	661.592	785.355	100	100	18,71	2,48

* Exclusief overheid en kwartaire sector.

Bron: LISA (1999-2006)

De vraag is in hoeverre er een proces gaande is van selectie en uitsortering op de werklocaties. Dat wil zeggen: groeien bepaalde type bedrijven, wat betreft sector en omvang, sneller of minder snel op de werklocaties waardoor de ‘kleuring’ van de werklocaties verandert? Om hier nader inzicht in te krijgen, is de gemiddelde jaarlijkse groei van het aantal vestigingen op de werklocaties uitgesplitst naar sector en naar omvang.

Figuur 3.7 toont de gemiddelde jaarlijkse groei uitgesplitst naar sector.

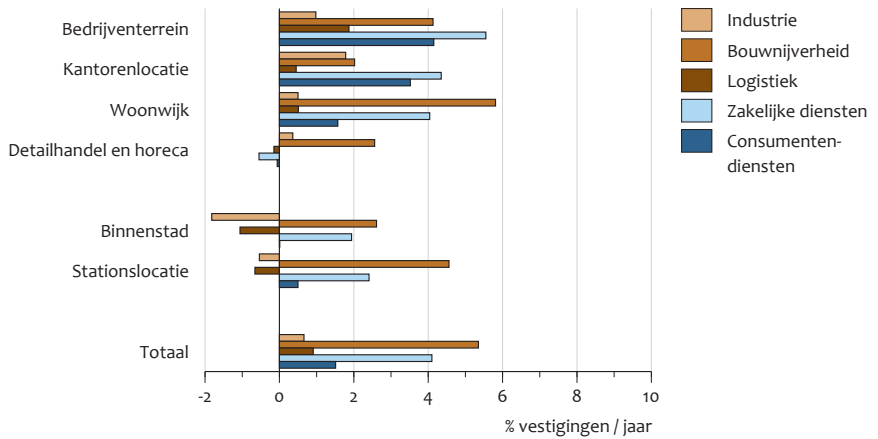
Op bedrijventerreinen en kantorenlocaties zijn alle sectoren, behalve de bouw, tussen 1999 en 2006 sneller dan gemiddeld gegroeid. Opvallend is dat op beide typen locaties het aandeel consumentendiensten sterk is gegroeid. Mogelijk komt dit doordat vooral grote detailhandelszaken zich steeds vaker op bedrijventerreinen vestigen (zie Weterings et al. 2008). Deze groei moet echter niet worden overschat. In absolute aantallen is de groei beperkt, omdat het aantal vestigingen in de consumentendiensten op bedrijventerreinen klein is. Op kantorenlocaties groeit het aantal vestigingen uit de industrie sneller dan gemiddeld en sneller dan op bedrijventerreinen. Mogelijk betreft het hier bedrijven uit de wat lagere milieu-hindercategorieën die gemengd worden met kantoorpanden.

In woonwijken is het aantal vestigingen in de bouw erg snel gegroeid. Uit paragraaf 3.3 bleek ook al dat er veel nieuwe bedrijven in deze sector zijn gestart tussen 1999 en 2006. In deze periode is het aantal ZZP'ers in deze sector sterk toegenomen. Deze bedrijven zijn weliswaar op het huisadres van de ondernemer geregistreerd, maar daar niet actief. De overige locaties hebben voor alle sectoren een minder dan gemiddelde groei. In de binnenstad en op de stationslocaties is het aantal vestigingen in de industrie en logistiek zelfs afgenomen. Op detailhandels- en horecalocaties geldt dit voor bijna alle sectoren.

Ook de ontwikkeling van bedrijven naar omvang verschilt tussen de stedelijke werklocaties (zie figuur 3.8). Tussen 1999 en 2006 is vooral het aantal eenpersoons-bedrijven in Nederland sterk toegenomen. Opvallend is dat de groei van dit type vestigingen en de vestigingen met twee tot en met vijf medewerkers bovengemiddeld is op bedrijventerreinen en kantorenlocaties, terwijl deze locaties juist geschikt

Figuur 3.7

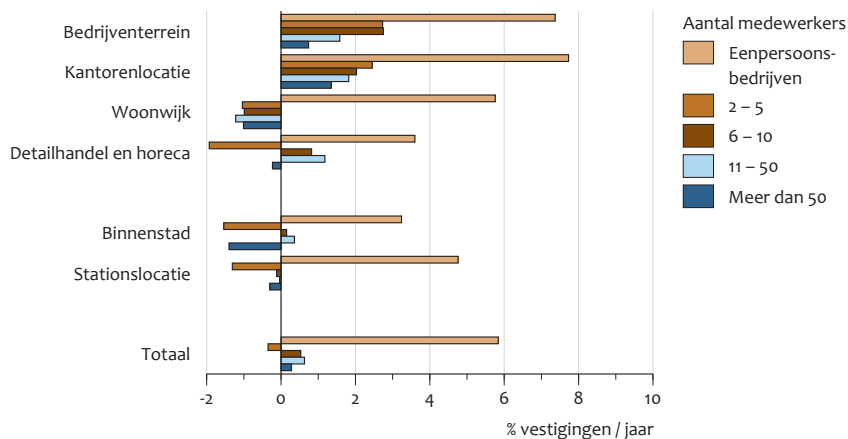
Groei per type werklocatie naar sector, gemiddeld 1999 – 2006



Bron: LISA (1999-2006)

zijn voor grotere bedrijven. Hoewel op de formele werklocaties alle grootteklassen een bovengemiddelde groei kennen, neemt het percentage kleine bedrijven het snelst toe. Tegelijkertijd kennen de binnenstad en de detailhandels- en horecalocaties een lager dan gemiddelde groei of zelfs een afname van het aandeel bedrijven met minder dan vijf medewerkers en van het aandeel bedrijven met meer dan vijftig medewerkers. De groei van het aantal vestigingen door oprichtingen lijkt in de binnenstad vooral voort te komen uit nevenvestigingen en niet zozeer uit nieuwe vestigingen. De binnenstad vormt dus niet echt een broedplaats. In woonwijken en op stationslocaties neemt alleen het aandeel eenpersoonsbedrijven toe. Het aantal vestigingen in alle andere omvangsklassen neemt daar af.

De ontwikkeling van de werklocaties tussen 1999 en 2006 toont dat de mate van specialisatie van de werklocaties eerder af- dan toeneemt. Er lijkt dus geen sprake te zijn van een proces van uitsortering en selectie wat betreft de samenstelling van het type bedrijven op de werklocaties. Dit komt vooral door de ontwikkelingen op de formele werklocaties. De (groei)trend laat zien dat op deze locaties zowel het percentage kleine bedrijven (minder dan vijf medewerkers) als het percentage bedrijven in de zakelijke diensten en consumentendiensten toeneemt. Deze typen bedrijven groeien overal het snelst, maar de groei op de formele werklocaties is ver bovengemiddeld. Voor bedrijventerreinen betekent dit dat de samenstelling van de bedrijven op deze locaties steeds minder eenzijdig wordt. Hoewel tot nu toe op deze locaties nog overwegend grote industriële en logistieke bedrijven zijn gevestigd (zie Weterings et al. 2008), komen daar in toenemende mate ook kleinere bedrijven en bedrijven in de diensten bij. Op kantorenlocaties is er een toenemende sectorale specialisatie door de groei van de diensten op deze locaties, maar hier wordt de samenstelling qua omvang steeds meer divers.



Bron: LISA (1999-2006)

3.5 Synthese

Ondanks de verdienstelijking van de economie en een toename van het aantal kleine bedrijven, lijkt het basisprincipe van de incubatiethese nog steeds op te gaan: nieuwe bedrijven worden vooral gestart op werklocaties waar goedkope huisvesting beschikbaar is. Na verloop van tijd verhuist een deel van deze bedrijven naar beter bereikbare en meer representatieve werklocaties, zoals bedrijventerreinen en kantorenlocaties, om verder door te groeien (zie ook de twee voorbeelden in ‘Ruimtelijke levensloop van bedrijven’).⁶ Een belangrijk verschil met de periode waarin de incubatiethese werd geformuleerd, is dat tegenwoordig vooral de woonwijken in de stad als broedplaats functioneren en niet zozeer de werklocaties in de centrale delen van de stad (de binnenstad). Dit wordt deels veroorzaakt doordat de meeste bedrijven tegenwoordig in de diensten worden gestart (in plaats van in de industrie). Daarvoor is een formeel bedrijfspand in eerste instantie vaak niet noodzakelijk en kan ‘aan huis’ worden gewerkt.⁷ Opvallend is wel dat ook kleinere bedrijven en bedrijven in de diensten na verloop van tijd vaak naar formele werklocaties verhuizen. Hierdoor gaat de samenstelling van de bedrijven op bedrijventerreinen steeds meer lijken op die van de andere werklocaties in de stad. Er is dus geen sprake van een toenemende specialisatie van werklocaties.

Welke inzichten leveren de beschreven ontwikkelingen van de stedelijke werklocaties op voor het beleid voor deze locaties? Uit de analyse is ten eerste naar voren gekomen dat de sectorale heterogeniteit op bedrijventerreinen is toegenomen. Deze terreinen waren oorspronkelijk bestemd voor industriële en logistieke bedrijven, maar inmiddels zijn deze locaties in zekere mate ‘verdienstelijk’ – overeenkomstig de algemene ontwikkeling van de sector-samenstelling in Nederland. Maar het is de vraag of deze ontwikkeling zich op alle terreinen even sterk voordoet. Op sommige bedrijventerreinen worden zowel bedrijfs- als kantoorpanden gebouwd, en op die locaties is het niet vreemd

dat er verdienstelijking plaatsvindt. Dit betekent echter wel dat het aanbod van bedrijfsruimte op bedrijventerreinen deels overlapt met dat op kantorenlocaties. Het beleid voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen en kantorenlocaties moet dus op elkaar worden afgestemd om te voorkomen dat er op twee type locaties voor dezelfde groep bedrijven ruimte wordt ontwikkeld.

Ten tweede wijzen de analyses erop dat het relatieve aandeel bedrijven op de formele werklocaties aan de rand van de stad toeneemt, en dat dit aandeel op de werklocaties in de stad afneemt. Dit hangt samen met de zich na verloop van tijd voordoende verhuisstroom van bedrijven vanuit de woonwijken en andere locaties naar de formele werklocaties.⁸ De vraag is wat de achterliggende reden is voor deze stroom. Op basis van onze gegevens kunnen we deze vraag niet zonder meer beantwoorden, maar we kunnen wel twee mogelijke redenen aanreiken. De incubatiethese biedt een eerste mogelijk antwoord: bedrijven verplaatsen zich om door te groeien op ruimere en goedkopere locaties aan de rand van de stad. Voor een deel van de bedrijven is dit waarschijnlijk ook het geval. Uit een studie naar de werkgelegenheidsgroei op bedrijventerreinen is gebleken dat bedrijven die naar zo'n locatie verhuizen, aanzienlijk sneller groeien dan verhuizende bedrijven die zich elders vestigen (zie Weterings et al. 2008). De tweede mogelijke reden is dat deze verhuisstroom ook een neveneffect kan zijn van het beleid. Ter stimulering van de economische groei, lag in het beleid van de afgelopen decennia de nadruk op het bieden van voldoende ruimte aan groeiende bedrijven via het ontwikkelen van bedrijventerreinen (EZ 2004). Daarnaast is, meer recent, het ruimtelijkeordnungsbeleid gericht op binnenstedelijk bouwen door in te zetten op 40 procent van de nieuwbouw binnen de grenzen van het bestaand verstedelijkt gebied (VROM et al. 2004). Een mogelijk gevolg van dit beleid is dat bedrijven worden uitgekocht en verplaatst naar formele werklocaties, om zo ruimte te maken voor nieuwe woningen (PBL 2009).

Tot slot is gebleken dat woonwijken vooral als broedplaatsen functioneren, maar dat veel bedrijven na verloop van tijd de wijk weer verlaten. Deze trend lijkt haaks te staan op de economische pijler van het wijkenbeleid, die is gericht op het stimuleren en behouden van bedrijven in woonwijken, met als doel de werkgelegenheid en leefbaarheid in woonwijken te verbeteren (VROM 2006, 2007). Het is echter de vraag of het beleid de vertrekkende bedrijven kan en moet tegenhouden. Als het inderdaad gaat om snelgroeiende bedrijven die meer ruimte nodig hebben om zich verder te kunnen ontwikkelen, dan ontbreken in woonwijken vaak de geschikte bedrijfsruimten. Ook zijn deze locaties vaak minder goed bereikbaar dan meer formele werklocaties. In het algemeen groeien bedrijven die verhuizen dan ook sneller, en aangezien de meeste bedrijven binnen de gemeentegrenzen verhuizen, dragen ze nog steeds bij aan de werkgelegenheid in de gemeente (zie Weterings et al. 2008). Het willen behouden van deze bedrijven in woonwijken zou een grondige aanpassing van de inrichting van dat soort locaties vereisen, zodat bedrijven de mogelijkheid hebben daar eenzelfde groei te generen als op een bedrijventerrein of kantorenlocatie. Dit betekent echter dat wijken ruimer moeten worden opgezet, wat haaks staat op de doelstelling uit de Nota Ruimte van verdichting binnen bestaand stedelijk gebied (VROM et al. 2004). Bovendien blijkt uit ander onderzoek dat meer bedrijvigheid in de wijk amper bijdraagt aan het verminderen van leefbaarheidsproblemen in wijken; in sommige gevallen veroorzaken deze bedrijven of hun bezoekers juist die problemen (zie PBL 2010).

- 1) De groei van het aantal bedrijven hangt namelijk af van hoeveel bedrijven er worden gestart, hoeveel er worden beëindigd en hoeveel bedrijven zich er vestigen of de werklocatie juist verlaten (Van Wissen 2000). In dit hoofdstuk kijken we niet naar de ontwikkeling van de werkgelegenheid of de groei van bedrijven, maar beperken we ons tot de ontwikkeling van het aantal vestigingen.
- 2) De zes werklocaties zijn dusdanig ingedeeld dat er een onderscheid gemaakt kan worden naar locaties in de centrale stad en de overige werklocaties (zie bijlage 3). De binnenstad en de stationslocaties overlappen met de andere werklocaties, omdat dit vaak gemengde locaties zijn waar zich ook kantorenlocaties, bedrijventerreinen, woonwijken en detailhandels- en horecalocaties kunnen bevinden. Al deze postcodegebieden worden echter tot de binnenstad of de stationslocaties gerekend en deze twee locaties vormen dus de werklocaties in de centrale stad.
- 3) De vestigingsgegevens in dit hoofdstuk komen uit de longitudinale versie van het databestand Landelijk Informatie Systeem van Arbeidsplaatsen en vestigingen (LISA), zie Van Oort et al. (2007b).
- 4) Jonge bedrijven zijn kwetsbaarder, omdat de bedrijfsroutines nog moeten worden aangeleerd, een informatie- en toeleveringsnetwerk moet worden opgebouwd, evenals een stabiele klantenkring, kapitaal en personeel (Brouwer & Van Wissen 2005). Daarbij speelt ook de sectorsamenstelling een rol: vanwege verschillen in benodigde investeringen worden in sommige sectoren minder nieuwe bedrijven gestart, maar in die sectoren stoppen om dezelfde reden ook minder vaak bedrijven.
- 5) Uitgesplitst naar sector blijken dit met name bedrijven uit de zakelijke diensten (ongeveer 44 procent in beide richtingen) en de logistiek te zijn (ruim 30 procent). Qua omvang zijn het vrij grote bedrijven. De bedrijven die van een kantorenlocatie naar een bedrijventerrein verhuizen hebben echter dezelfde kenmerken. Voor een bepaalde groep bedrijven lijken bedrijventerreinen dus een goed alternatief te zijn voor kantorenlocaties en vice versa. Deels komt dit ook doordat zowel bedrijventerreinen als kantorenlocaties soms een meer gemengd karakter hebben waarbij langs de rand van het terrein kantoorpanden zijn ontwikkeld en daarmee een alternatief vormen voor kantorenlocaties.
- 6) Overigens moet de toename van het aantal bedrijven op formele werklocaties door verhuizingen niet worden overdreven: het vestigingsoverschot van bedrijventerreinen bedraagt jaarlijks gemiddeld 2 procent van alle vestigingen op deze locaties en op kantorenlocaties 1,6 procent.
- 7) Uit de analyses bleek ook dat er tussen 1999 en 2006 veel bedrijven in de bouw zijn gestart in woonwijken. Dit zijn echter in het algemeen ZZP'ers die hun bedrijf op hun woonadres registreren, maar elders werken (Pleijster & Van der Valk 2007). Die bedrijven zijn dus niet actief in de woonwijk.
- 8) De formele werklocaties (bedrijventerreinen en kantorenlocaties) liggen deels in de stad, maar nieuwe formele werklocaties worden vooral aan de rand van de stad ontwikkeld. Juist op die locaties is ruimte voor nieuwe bedrijfsvestigingen. Het aantal formele werklocaties in de stad neemt ook af, omdat deze locaties eerder worden omgezet naar woningbouwlocaties (zie PBL 2009).

Stedelijke woonmilieus: functiemenging, dichtheid en woontevredenheid

4

Frank van Dam, Leon Crommentuijn & Carola de Groot

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk richten we onze aandacht op de stedelijke woonwijken. Binnen Nederlandse steden bestaan er tussen woonwijken grote verschillen in functiemenging (menging van wonen, werken en voorzieningen) en dichtheid. Deze verschillen komen bijvoorbeeld naar voren als we de woonwijken van elkaar onderscheiden naar bouwperiode. Sinds het begin van de twintigste eeuw hebben namelijk verschillende stedenbouwkundige visies op zowel het mengen of scheiden van functies als op de ideale bebouwings- en woningdichtheden geresulteerd in een gevarieerd palet aan woonwijken: van tuindorp tot bloemkoolwijk en van hoogbouw- tot Vinex-wijk (Lörzing et al. 2006).

Als we door de ooghalen kijken, lijken er twee samenhangende slingerbewegingen te zijn in de stedenbouwkundige opzet van stedelijke woonwijken. Ten eerste een beweging van functiemenging naar functiescheiding en nu weer terug (zie bijvoorbeeld Pols et al. 2009). Ten tweede een beweging van hoge bebouwingsdichtheden naar lage bebouwingsdichtheden en nu weer terug.

De huidige rijksoverheid streeft naar een hernieuwde verdichting en functiemenging in de steden. Dit streven zou op gespannen voet kunnen staan met bestaande woonwensen en woonomgevingsoordelen. Enerzijds wordt er immers, bijvoorbeeld in de Nota Ruimte (VROM et al. 2005) en in de Structuurvisie Randstad 2040 (VROM 2009), ingezet op een verdichting van het huidige stedelijke weefsel, en wordt ernaar gestreefd zo'n 40 procent van de nieuw te bouwen woningen binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren. Anderzijds lijkt er nog steeds een grote vraag te zijn naar grondgebonden woningen in groene woonomgevingen met relatief lage woningdichtheden (Van Dam et al. 2003, 2005). In elk geval lijkt de woontevredenheid (de positieve waardering van de woning en de woonomgeving) in het algemeen groter naarmate de bebouwingsdichtheid geringer is (zie bijvoorbeeld Van Dam 2002; Van Dam et al. 2005). Daarnaast blijkt dat flatwijken negatiever worden beoordeeld dan wijken met eengezinswoningen met een zelfde

dichtheid (woningen per hectare), waarbij ook meespeelt dat de aanwezigheid en de diepte van voortuinen deze perceptie duidelijk beïnvloeden (Leidelmeijer et al. 2009).

Dat roept de vraag op of het mogelijk is om de verdichte stedelijke woonmilieus te creëren die de rijksoverheid wenst, en tegelijkertijd de bestaande woonwensen van de burgers te honoreren zodat zij positiever oordelen over hun woonomgeving. Deze vragen willen we in dit hoofdstuk beantwoorden.

In het vervolg van dit hoofdstuk spreken we niet zozeer van woonwijken, maar van stedelijke woonmilieus en woonbuurten. Het begrip woonmilieu geeft weer dat het perspectief ligt bij de bewoner: zijn woning ligt in een omgeving met bepaalde kenmerken (fysieke, sociale en functionele kenmerken (Visser & Van Dam 2006)) en zijn woning is de uitvalsbasis voor zijn dagelijkse activiteitenpatroon (zie bijvoorbeeld Galle et al. 2004). Vanuit dat perspectief worden woonmilieus door verschillende bewoners op die verschillende kenmerken uiteenlopend gewaardeerd. We gebruiken het begrip woonbuurt, aangezien onze analyses zijn verricht op het lage ruimtelijke schaalniveau van woonbuurten (in dit geval postcodegebieden').

4.2 Stedelijke woonmilieus

In dit hoofdstuk onderscheiden we verschillende woonmilieus op basis van hun stedenbouwkundige opzet, en daarmee naar bouwperiode (vergelijk VROM 2004, zie ook 'Woonmilieutypologieën'). Een onderscheid naar stedenbouwkundige opzet impliceert tevens een onderscheid naar dichtheid en mate van functiemenging, al zijn ook binnen een dergelijke indeling de verschillen tussen de categorieën soms geringer dan die binnen de categorieën. Vandaar dat wij ten behoeve van onze analyses vier typen woonbuurten hebben geselecteerd, en een tweetal stedelijke woonbuurten uit dit palet nader bespreken.

Een dergelijke indeling naar stedenbouwkundige opzet (en dus naar bouwperiode) impliceert niet alleen een uiteenlopende mate van functiemenging en dichtheid, maar ook uiteenlopende dominante woningtypen, eigendomsverhoudingen (huur/koop), en verhoudingen tussen private en publieke ruimte (waaronder groen) (zie tabel 4.1). Onze analyses betreffen alle stedelijke woonmilieus, en daarbinnen meer in het bijzonder:

1. vooroorlogse woonbuurten, en dan specifiek die buurten die gebouwd zijn vóór 1920 en worden gekenmerkt door hoge dichtheden en een grote mate van functiemenging (zoals Utrecht-Zuilen);
2. vroeg-naoorlogse woonbuurten, gekenmerkt door een scheiding van functies en door portiek- en tussenwoningen in middelhoge dichtheden (bijvoorbeeld Rotterdam-Pendrecht, zie paragraaf 4.5.1);
3. laat-naoorlogse woonbuurten, gekenmerkt door functiescheiding en een combinatie van hoogbouw en eengezinswoningen in relatief lage dichtheden (bijvoorbeeld Delft-Voorhof, zie paragraaf 4.5.2);
4. laat-naoorlogse woonbuurten, gekenmerkt door functiescheiding en eengezinswoningen in eveneens relatief lage dichtheden (bijvoorbeeld Houten-Weerwolf).²

Woonmilieutypologieën

Er zijn verschillende manieren om tot een afbakening en typologie van stedelijke woonmilieus te komen. Een veel gebruikte indeling in Nederland is de indeling in vijf typen woonmilieus zoals die wordt gehanteerd in verschillende nota's van het ministerie van VROM (zie bijvoorbeeld VROM 2000). In deze indeling worden de volgende vijf typen woonmilieus onderscheiden:

1. centrumstedelijk;
2. buitencentrum;
3. groenstedelijk;
4. centrumdorps;
5. landelijk.

Deze wat grove en abstracte indeling is niet geschikt voor het beantwoorden van de vragen die aan het begin van het hoofdstuk worden gesteld, aangezien die slechts ten dele berust op verschillen in dichtheid en functiemenging.

Een indeling waarbij woonmilieus wel worden onderscheiden op basis van de mate van functiemenging en dichtheid, is de indeling in stedelijke milieus zoals die wordt gehanteerd door Ritsema van Eck et al. (2009) (zie ook Harts et al. 1999, 2000). Zij onderscheiden achttien verschillende typen stedelijke milieus, waaronder vijf stedelijke woonmilieus, milieus waar de woonfunctie domineert:

1. wonen hoogstedelijk;
2. wonen stedelijk;
3. wonen bij stedelijk groen;
4. wonen laagstedelijk;
5. wonen dorps.

Daarnaast bevat hun indeling een aantal 'centrummilieus' waarin sprake is van een grote mate van menging van functies, waaronder het wonen. Het nadeel van deze indeling, althans in het licht van onze vraagstelling, is dat het hier gaat om een indeling op basis van vierkanten van 250 bij 250 meter. De indeling is daarmee nogal grofmazig. De gedachtegang achter deze indeling is voor ons evenwel prima bruikbaar.

Tabel 4.1 Enkele kenmerkende stedelijke woonmilieus naar stedenbouwkundige opzet

Bouwperiode	Karakterisering woonmilieu	Functie-menging/-scheiding	Dichtheid	Dominante woning-typen	Dominantie huur/koop	Dominantie publieke/private ruimte
Vóór 1900	Oude stad	Menging	Hoog	Eengezins	Koop	Publiek
1900-1920	Revolutiebouw	Menging	Hoog	Meergezins	Huur	Publiek
1920-1940	Tuindorp	Scheiding	Middel	Eengezins	Koop	Privaat
1940-1960	Vroeg-naoorlogs	Scheiding	Middel	Meergezins	Huur	Publiek
1960-1975	Hoogbouw	Scheiding	Laag	Meergezins	Huur	Publiek
1975-1990	Bloemkoolwijk	Scheiding	Laag	Eengezins	Koop	Privaat
Na 1990	Nieuwbouw/Vinex	Beide	Laag	Eengezins	Koop	Privaat

Bron: CBS; Lörzing et al. (2007); Zeelenberg & Leidelmeijer (2009); bewerking PBL

Een dergelijke indeling impliceert (daarmee) tevens een uiteenlopend sociaal-economisch en sociaal-demografisch profiel van deze woonmilieus: in verschillende typen woonmilieus wonen verschillende typen bewoners en huishoudens, bijvoorbeeld naar leeftijd, huishoudenssamenstelling, etniciteit en inkomen.

4.3 De bewoners

Kenmerken van de buurtbevolking, naar stedelijkheid van het postcodegebied, 2008

Tabel 4.2

	(Ze ^e r) sterk stede- lijke woonbuurten	Matig stedelijke woonbuurten	Weinig/niet stede- lijke woonbuurten	Nederland totaal
Aandeel jongeren (-25)	29,5	30,7	30,2	30,0
Aandeel ouderen (65+)	14,7	13,9	15,1	14,7
Aandeel eenpersoonshuishoudens	45,1	29,6	25,5	35,5
Aandeel huishoudens met kinderen	28,9	39,2	40,6	34,8
Aandeel niet-westerse allochtonen	19,0	8,0	3,0	10,8
Aandeel koopwoningen	44,9	62,4	70,5	57,2
Aandeel eengezinswoningen	50,7	81,3	92,3	71,1
Aandeel huishoudens met laag inkomen (1* 20%)*	23,2	17,7	16,6	20,0

* Naar stedelijkheid van gemeente; gegevens van 2006.

Bron: CBS; bewerking PBL

In de stad is de bevolkingssamenstelling, de huishoudenssamenstelling en de samenstelling van de woningvoorraad anders dan op het platteland (zie tabel 4.2). De (zeer) sterk stedelijke woonbuurten (woonbuurten met een omgevingsadrendichtheid van 1500 of meer³) kenmerken zich door een relatief hoog aandeel eenpersoonshuishoudens, huishoudens zonder kinderen, huishoudens met een laag inkomen, niet-westerse allochtonen, huurwoningen en meergezinswoningen. In de weinig- tot niet-stedelijke woonbuurten is juist het aandeel huishoudens met kinderen hoger.

Maar ook binnen de steden zelf zijn de verschillen in bevolkingssamenstelling en woningvoorraad tussen de verschillende stedelijke woonmilieus groot en is er sprake van een zekere mate van segregatie en uitsortering van de stedelijke bevolking naar leeftijd, inkomen, huishoudenssamenstelling en etniciteit (zie tabel 4.3). Vroeg-naoorlogse woonbuurten (zoals Pendrecht, zie paragraaf 4.5.1) en hoogbouw wijken (zoals Voorhof, zie paragraaf 4.5.2) kenmerken zich bijvoorbeeld door een relatief hoog aandeel ouderen, niet-westerse allochtonen, huurwoningen en meergezinswoningen. Laat-naoorlogse woonbuurten, zoals de bloemkoolwijken uit de jaren tachtig en de Vinex-wijken uit de jaren negentig (zoals Leidsche Rijn en Ypenburg) kenmerken zich door een hoog aandeel huishoudens met kinderen, eengezinswoningen en koopwoningen, en een gering aandeel niet-westerse allochtonen en eenpersoonshuishoudens. Dergelijke woonbuurten lijken derhalve, althans 'innerlijk', meer op het platteland dan op de stad. Vooroorlogse woonbuurten (zoals Zuilen) kenmerken zich eveneens door een relatief hoog aandeel koopwoningen, maar ook door een hoog aandeel eenpersoonshuishoudens.

De bevolkingssamenstelling van stedelijke woonbuurten verandert bovendien in de loop van de tijd. Zo heeft de vergrijzing en verkleuring van de bevolking zich in de steden vooral in de naoorlogse woonbuurten (gebouwd in de jaren veertig tot en met zeventig) voltrokken, al is hierbij sprake van geleidelijke verschuivingen.

Tabel 4.3

Kenmerken van de buurtbevolking, naar type stedelijk woonmilieu, 2008

	Vooroorlogs	Vroeg-naoorlogs	Hoogbouw	Bloemkool
Aandeel jongeren (-20)	30,7	31,9	27,2	32,7
Aandeel ouderen (60+)	10,0	16,3	20,6	9,4
Aandeel eenpersoonshuishoudens	56,4	49,8	45,1	25,9
Aandeel huishoudens met kinderen	21,2	28,4	27,1	44,2
Aandeel niet-westerse allochtonen	16,2	44,8	23,8	7,1
Aandeel koopwoningen	49,0	26,5	34,9	62,6
Aandeel eengezinswoningen	46,6	21,1	33,5	81,6

Bron: CBS; bewerking PBL

Zo vestigde de eerste generatie niet-westerse allochtonen (toen nog gastarbeiders genoemd) zich vooral in vooroorlogse woonbuurten in particuliere huurwoningen. Vanaf de jaren tachtig vestigden zij zich steeds vaker in naoorlogse woonbuurten, buurten met veel sociale huurwoningen (Bolt 2001).

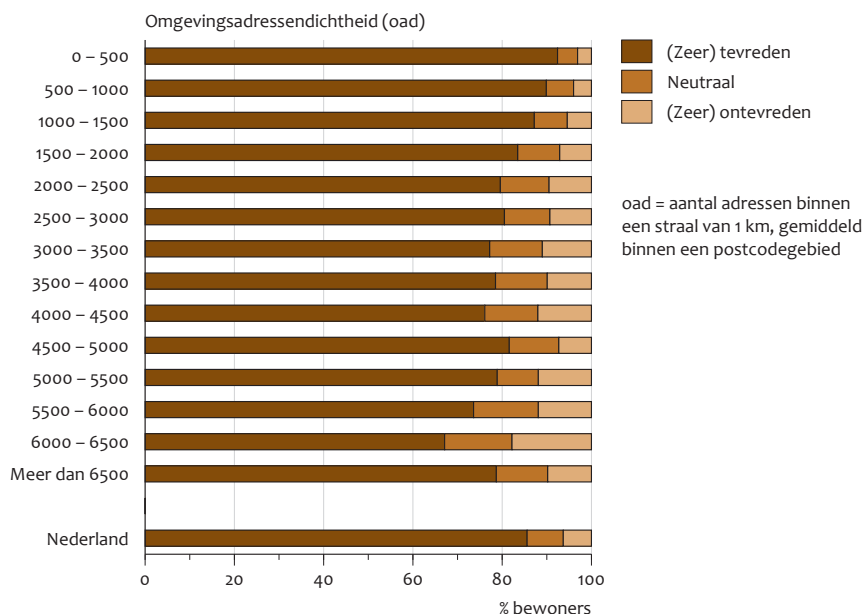
Vele vooroorlogse woonbuurten kregen in diezelfde jaren tachtig te maken met een proces van gentrification, waarbij de verhuisde (of overleden) bevolking, met overwegend lage inkomens, geleidelijk is vervangen door huishoudens met een hoger inkomen. Goede voorbeelden van een dergelijke ontwikkeling (die zich overigens nog steeds voltrekt) zijn De Pijp in Amsterdam, Lombok in Utrecht en het Valkenboskwartier in Den Haag.

En waar momenteel vooral de naoorlogse woonbuurten worden gekenmerkt door een hoog aandeel ouderen, zal dat in de nabije toekomst (ook) steeds vaker gaan gelden voor de woonbuurten die sinds de jaren tachtig zijn gebouwd. Deze vergrijzing zal zich dus bijvoorbeeld sterk voordoen in de groeikernen (zoals Zoetermeer, Nieuwegein en Purmerend) en nieuwe steden (zoals Lelystad en Almere). Daarnaast zal ook de herstructurering van vele naoorlogse woonbuurten via een geleidelijke verandering van de woningvoorraad (woningtype, eigendoms-verhouding) leiden tot een veranderende bevolkingssamenstelling van de buurt. In veel vroeg-naoorlogse woonwijken, zoals in Pendrecht, vindt deze herstructurering momenteel plaats of heeft deze al plaatsgevonden (zie paragraaf 4.5.1).

4.4 Het oordeel van de bewoners over hun woonomgeving

Wat vinden stadsbewoners van hun buurt? Hoe beoordelen zij hun fysieke en sociale woonomgeving en in welke mate is dat oordeel gerelateerd aan de bebouwingsdichtheid en de mate van functiemenging in de buurt? Met behulp van gegevens uit het woononderzoek van het ministerie van VROM (WoON 2006)⁴ proberen we deze vragen te beantwoorden.

Er lijkt een relatie te bestaan tussen de bebouwingsdichtheid (of beter gezegd de omgevingsadressendichtheid, zie noot 3) in de buurt en het oordeel van de bewoners over hun woonomgeving. Waar slechts 3 tot 4 procent van de bewoners van niet-stedelijke en weinig-stedelijke woonbuurten (zeer) ontevreden is over de



Bron: CBS, WoON (2006); bewerking PBL

woonomgeving, is in zeer sterk stedelijke woonbuurten maar liefst 11 procent (zeer) ontevreden. 78 procent van de inwoners van zeer sterk stedelijke woonbuurten is tevreden tot zeer tevreden over hun woonomgeving. In niet-stedelijke en weinig-stedelijke woonbuurten geldt dit zelfs voor meer dan 90 procent van de inwoners (Van Dam et al. 2005).

Er is evenwel iets interessants aan de hand: vanaf een omgevingsadressendichtheid van 2.500 adressen verdwijnt het verband tussen dichtheid en een negatief oordeel over de woonomgeving. Naarmate de adressendichtheid binnen het sterk stedelijke gebied toeneemt, neemt het aandeel bewoners dat een negatief oordeel uitsprekt over de woonomgeving niet meer toe (zie figuur 4.1). Dat roept de vraag op of er wellicht andere factoren en omgevingskenmerken van doorslaggevend belang zijn bij het (negatieve) oordeel over de woonomgeving dan de bebouwingsdichtheid alleen.

Een multilevelregressieanalyse⁵ bevestigt dit vermoeden: een negatief oordeel over de woonomgeving hangt vooral samen met persoonlijke kenmerken (lage opleiding, huurder) en kenmerken van het huishouden (laag inkomen, eenpersoonshuishouden) alsmede met sociaal-economische kenmerken van de buurt (de sociale status van de buurt (zie Knol 1998)). Andere in de analyse opgenomen buurtkenmerken zijn nauwelijks van belang in het oordeel over de buurt. Zoals reeds gezegd speelt de adressendichtheid geen rol, maar ook het aandeel onbebouwd gebied (waaronder groen) in de buurt en de mate van functiemenging (de verhouding tussen het aantal arbeidsplaatsen in fte en het aantal inwoners in de buurt) vertonen geen enkele samenhang met het oordeel. Wel bestaat er een samenhang met het aandeel niet-westerse allochtone inwoners in de buurt.⁶

Het lijkt erop dat fysieke (stedenbouwkundige) kenmerken van de stedelijke woonbuurten nauwelijks een rol spelen in het oordeel van de bewoners over de woonomgeving, en dat bewoners vooral negatief aanslaan op meer sociale kenmerken van de buurt. Deze conclusie is overigens in overeenstemming met resultaten van eerder uitgevoerd onderzoek (Visser & Van Dam 2006; Van Dam & Visser 2006a, 2006b). Niet alleen woonomgevingsoordelen, maar ook woonwensen worden sterk bepaald door (al dan niet vermeende) sociale kenmerken van de woonbuurt (zie bijvoorbeeld Heins 2002; Heins & Van Dam 2003).

Andere gegevens uit het WoON 2006 lijken dit te bevestigen. Mensen met een negatief oordeel over hun woonomgeving geven relatief vaak aan overlast te hebben van hun burens en andere omwonenden (waaronder hangjongeren), en hebben vaker last van vernielingen in de publieke ruimte, van rommel en hondenpoep op straat, van bekladding van muren en gebouwen en van allerlei vormen van geluidsoverlast (waaronder van het verkeer). Ook zijn de bewoners minder gehecht aan de buurt, voelen ze zich minder thuis in de buurt, spreken ze vaker van een geringe saamhorigheid in de buurt en zijn ze over het algemeen ontevreden met de bevolkingssamenstelling in de buurt.

Bewoners die aangeven ontevreden te zijn over hun woonomgeving geven ten slotte twee keer zo vaak dan gemiddeld aan binnen twee jaar te willen verhuizen (59 procent ten opzichte van 31 procent). Daarbij moet wel worden vermeld dat degenen die ontevreden zijn over hun woonomgeving tevens vaker ontevreden te zijn over hun woning (21 procent ten opzichte van 6 procent gemiddeld).

Dat er in sommige wijken werk aan de winkel is, wisten we al. Zo spreekt maar liefst 17 procent van de bewoners van vroeg-naoorlogse woonbuurten een negatief oordeel uit over de buurt, tegenover slechts 5 procent van de bewoners van de bloemkoolwijken (zie ook Eenink 2007). De negatieve oordelen lijken daarbij dus vooral te maken te hebben met botsende leefstijlen en ongewenst gedrag van burens, buurtgenoten en buurtbezoekers. Ze staan dus deels tot geheel los van de mate van bebouwingsdichtheid en functiemenging in de buurt. In woonmilieus in lagere dichtheden (dus op het platteland) is er kennelijk sprake van een grotere homogeniteit in leefstijlen en gedrag en van hechterere sociale verbanden (zie bijvoorbeeld Vermeij & Mollenhorst 2008).

4.5 Een vroeg-naoorlogse en een hoogbouwwijk: twee voorbeelden





Bron: Topografische kaart

Pendrecht, een wijk in Rotterdam-Zuid, is een vroeg-naoorlogse wijk met veel middelhoogbouw in de vorm van portiekflats. Deze portiekwijken zijn in de jaren vijftig en zestig op grote schaal gerealiseerd in Nederland (zie ook Zeelenberg & Leidelmeijer 2009; Zweerink 2004). Deze portiekwijken waren onderdeel van de wederopbouw en de rationalisatie in het bouwproces na de Tweede Wereldoorlog. Veel van deze wijken zijn te vinden in de grote steden, maar ook de middelgrote steden kennen duidelijke voorbeelden van dergelijke wijken.

Na de Tweede Wereldoorlog was er een groot gebrek aan woonruimte in Rotterdam. Tijdens het bombardement van mei 1940 waren alleen al zo'n 25.000 woningen verloren gegaan. Bovendien had men de verwachting dat de Rotterdamse bevolking explosief zou gaan groeien. De opgave was dus om nieuwe wijken te bouwen met genoeg woningen voor de toekomst. Een van die wijken was Pendrecht, op de zuidelijke Maasoever.

Pendrecht, ontworpen door de Duitse stedenbouwkundige Lotte Stam-Beese, is een van de meest typische vroeg-naoorlogse wijken waar de wijkgedachte centraal stond. De wijk kende bij oplevering een compleet voorzieningenapparaat. De voorzieningen werden geconcentreerd in enkele blokken en straten in de wijk. Pendrecht moest een wijk worden waar verschillende bevolkingsgroepen naast en met elkaar zouden kunnen leven. Kenmerkend voor vroeg-naoorlogse wijken zoals Pendrecht, zijn de open straten met veel publieke ruimte (pleintjes, grasveldjes, groen). In 1970 werd Pendrecht via de metro (metrostation Slinge) verbonden met de Rotterdamse binnenstad.

De woonblokken waren vier tot vijf woonlagen hoog. De meeste woningen beschikten naast een aparte woonkamer over drie tot vier slaapkamers. De eengezinswoningen beschikten over een klein tuintje. De woningen waren wel klein: gemiddeld niet groter dan 53 vierkante meter.

Vijftig jaar later ziet Pendrecht (12.000 inwoners) er heel anders uit. De kinderen die in Pendrecht opgroeiden trokken weg en gingen in de voorsteden wonen, op zoek naar grotere, betere woningen. Hun ouders, inmiddels senioren, bleven achter. Doordat de woningvoorraad vooral bestond uit goedkope sociale huurwoningen trokken de woningen nieuwe groepen bewoners aan die elders geen betaalbare woonruimte konden vinden. Er is een concentratie van minder welgestelde huishoudens; één op de zes huishoudens leeft van de bijstand. In de jaren tachtig en negentig vestigden zich in Pendrecht veel niet-westerse allochtonen, vooral van de Nederlandse Antillen. In 2004 is gestart met een grootschalige herstructureringsoperatie. Veel woonblokken en met name de meergezinswoningen (flats) vielen ten prooi aan de slopershamer. Ze werden vooral vervangen door grotere, duurdere eengezinswoningen. De woningvoorraad in Pendrecht is inmiddels (in 2009) met zo'n 400 woningen (6,6 procent) afgenomen. Pendrecht behoort tot de veertig wijken die door het ministerie van VROM zijn aangewezen als Krachtwijk. De herstructureringsoperatie moet in 2012 zijn afgerond. Doel van de herstructurering is om te komen tot een gedifferentieerder woningvoorraad, en daarmee tot een sociaal-economisch meer gemengde wijkbevolking.

4.5.2 Delft – Voorhof

Figuur 4.3

Stedenbouwkundige opzet Voorhof Delft, 2008



Bron: Topografische kaart

Kenmerken	Pendrecht	Voorhof
Aantal woningen	5.871	5.929
Oppervlakte	124 ha	129 ha
Woningdichtheid	47 won/ha	46 won/ha
Omgevingsadressendichtheid (OAD)	2.841	4.026
Aantal inwoners	11.895	12.395
Aantal huishoudens	5.910	7.185
Gemiddelde huishoudensgrootte	2,0	1,7
Leeftijdsopbouw		
0-14 jaar	21%	12%
15-24 jaar	14%	18%
25-44 jaar	31%	34%
45-64 jaar	20%	18%
65 jaar en ouder	15%	19%
Typen huishoudens		
eenpersoonshuishoudens	47%	58%
meerpersoons zonder kinderen	21%	24%
meerpersoons met kinderen	32%	18%
Woningvoorraad		
eengezinswoningen	21%	16%
meergezinswoningen	79%	84%
huur	82%	72%
koop	18%	28%

De wijk Voorhof in Delft is een typisch voorbeeld van een grootschalige hoogbouw-wijk, zoals die zijn gebouwd in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw. Net als in veel andere wijken uit deze periode is het Delftse Voorhof (in Delft-Zuid) een combinatie van geconcentreerde hoogbouw in stroken en laagbouwverkaveling. Dergelijke hoogbouwwijken kenmerken zich door een sterk functionalistische opzet. De meeste van deze wijken zijn te vinden in de grote en middelgrote steden. In kleinere steden overheerst in wijken uit deze periode de laagbouwverkaveling. De hoogbouwwijken kenmerken zich door een strikte functiescheiding, een hoog aandeel publiek groen rond de flats, een hiërarchisch geplande voorzieningenstructuur en een grote rationaliteit in het bouwproces.

Voorhof is ontworpen door stedenbouwkundige en architect Sam van Embden van het Gemeentelijke Stedenbouwkundig Adviesbureau. Het noordwestelijk deel van Voorhof, Poptahof, was met acht flatgebouwen van elf woonlagen de eerste hoogbouwwijk in Delft. Vrij kort daarna volgden de rest van Voorhof en de daarnaast gelegen wijk Buitenhof. Hoogbouw werd toen als zeer aantrekkelijk gezien vanwege de betaalbare lichte woningen en de groene omgeving. Inmiddels worden deze woningen als minder aantrekkelijk beschouwd, onder meer vanwege de geringe grootte en de gehorigheid.

Herstructurering vindt nog nauwelijks plaats in grootschalige hoogbouwwijken, met uitzondering van bijvoorbeeld Amsterdam Zuidoost (De Bijlmer). De verwachting is dat in de nabije toekomst grootschalige ingrepen vereist zijn in de wijken

uit deze periode (zoals in de Utrechtse wijk Overvecht). In Poptahof zijn inmiddels enkele laagbouwflats gesloopt.

Voorhof heeft 12.000 inwoners. Het aandeel jonge gezinnen is gering. Dit is anders dan tijdens de oplevering van de wijk, toen dit huishoudentype domineerde. De wijk vergrijsst, het aandeel ouderen neemt toe. Het aandeel alleenstaande huishoudens is, mede vanwege de vergrijzing, hoog: 58 procent. De woningvoorraad in Voorhof bestaat voor 84 procent uit meergezinswoningen (flats) en voor 72 procent uit huurwoningen.

4.6 Synthese: grenzen aan hermenging en verdichting

Stedelijke woonmilieus zijn voortdurend aan veranderingen onderhevig. Niet alleen verandert de bevolkingssamenstelling in de loop van de tijd (zie boven), ook verandert de woningvoorraad in woonbuurten (bijvoorbeeld door transformatie, stadsvernieuwing en herstructurering). Herstructurering kan daarbij zowel leiden tot verdunning (minder woningen dan voorheen) als tot verdichting (meer woningen dan voorheen). Daarnaast kan er sprake zijn van ontmenging van functies, bijvoorbeeld door het wegtrekken van bedrijvigheid, het verdwijnen van voorzieningen en/of het herbestemmen van voormalige bedrijfsterreintjes en -gebouwen tot woongebied. Vooral in vooroorlogse woonmilieus is dit in het verleden het geval geweest.

De laatste twaalf jaar (1996-2008) zien we een per woonbuurt wisselend beeld.

In 41 procent van de woonbuurten (postcodegebieden) in Nederland is sprake geweest van een (verdere) ontmenging van wonen en werken. In (zeer) sterk stedelijke gebieden geldt dit slechts voor 34 procent van de woonbuurten.

Daarmee heeft in de laatste jaren in de meeste stedelijke woonbuurten vooral een (her)menging van wonen en werken plaatsgevonden, al is die in de hoogbouw-wijken zeer beperkt geweest. De verschuivingen zijn bovendien gering.

Overigens is deze hermenging niet altijd fysiek zichtbaar. Door de schaalvergroting in de detailhandel zijn veelal kleine buurtwinkels verdwenen. Tegelijkertijd is het aantal kantoor- en bedrijfsruimten toegenomen voor – en daarmee van werkgelegenheid in – de (zakelijke) dienstverlening. Deze toename van de zakelijke dienstverlening heeft voor een deel plaatsgevonden in voormalige winkelpanden. Daarnaast is de toename van de menging van wonen en werken het gevolg van de toename van het aantal zelfstandigen zonder personeel (ZZP'ers) met een kantoor aan huis.

De nu plaatsvindende menging wordt door bewoners niet bezwaarlijk gevonden en wordt vaak ook door bewoners niet als dusdanig ervaren. Menging van wonen en werken door meer grootschalige ontwikkelingen wordt door bewoners negatiever beoordeeld (Pols et al. 2009).

De rijksoverheid streeft naar een verdere verdichting van het stedelijk weefsel en naar een hermenging van wonen en bedrijvigheid (VROM et al. 2005). Dit kan worden gezien als een significante breuk met de moderne stedenbouwkundige opvattingen zoals die sinds de jaren twintig van de vorige eeuw in Nederland opgeld hebben gedaan.

Als we kijken naar de resultaten van onze analyses lijkt een dergelijke (post-moderne) omslag in het denken niet meteen op gespannen voet te staan met bestaande oordelen van bewoners over hun woonomgeving. Wel zal bij een

verdere verdichting en hermenging zeer zorgvuldig (en op de lokale situatie afgestemd) te werk moeten worden gegaan. Een verdere verdichting en hermenging mag immers niet ten koste gaan van de ervaren leefomgevingskwaliteit in stedelijke woonmilieus. Integendeel, ze zal juist gepaard moeten gaan met een verhoging van de leefomgevingskwaliteit, of beter gezegd met een vergroting van de waardering van de leefomgeving door de buurtbewoners. Daarbij zal met de volgende aspecten rekening moeten worden gehouden.

Ten eerste kent verdichting grenzen in relatie tot andere fysieke randvoorwaarden, zoals die ten aanzien van waterberging en -afvoer, luchtkwaliteit, geluidsoverlast, externe veiligheid en mobiliteit (parkeerproblematiek, verkeersafwikkeling en -congestie, openbaar vervoer). Deels kunnen deze ogenschijnlijk tegenstrijdige randvoorwaarden en ruimteclaims door middel van een zorgvuldig stedenbouwkundig ontwerp worden opgelost.

Ten tweede zal verdichting (inbreiding) gepaard moeten gaan met een soms forse herstructurering van de woningvoorraad, gezien de grote waardering voor en vraag naar eengezinswoningen en de relatief geringe waardering van en vraag naar (de huidige voorraad) appartementen en meergezinswoningen. Daarbij laten ontwerpstudies zoals die van Berghauser Pont en Haupt (2004), Verdonk et al. (2009) en Uytenga (2009) zien dat er wel degelijk aantrekkelijke woonmilieus kunnen worden gerealiseerd waarbij zowel sprake is van hoge woningdichtheden als van een hoog aandeel grondgebonden woningen.

Ten derde zal moeten worden voorkomen dat bij een transformatie van binnenstedelijke bedrijfs- en haventerreinen tot woongebied (denk bijvoorbeeld aan De Binckhorst in Den Haag, de Stadshavens van Rotterdam of de Rijnboog in Arnhem), de verplaatste bedrijvigheid in lagere dichtheden aan de randen van steden neerslaat.

Ten slotte moet rekening worden gehouden met enkele sociale grenzen aan een verdere verdichting, bijvoorbeeld ten aanzien van botsende leefstijlen en subculturen en de sociale veiligheid in buurten. In de huidige aandachtswijken (krachtwijken) in het bijzonder en in de naoorlogse woonwijken in het algemeen, zijn het vooral aspecten van sociale leefbaarheid waar de beleidsinspanningen op gericht zouden moeten zijn (zie VROM 2007). Zoals wij hierboven hebben aangetoond, zijn het juist deze sociale grenzen aan verdichting die bepalend zullen zijn voor de aantrekkelijkheid van het stedelijke milieu als woonbuurt.

Noten

- 1) In verband met de beschikbaarheid van data is gekozen voor het ruimtelijk schaalniveau van postcodegebieden (PC4).
- 2) De voorbeeldbuurten (Pendrecht en Voorhof) zijn geselecteerd op basis van de ouderdom van de woningvoorraad. De wijktypen portiekwijk, hoogbouwwijk en bloemkoolwijk zijn overgenomen uit een andere studie (Zeelenberg & Leidelmeijer 2009). Voor de identificatie van het wijktype vooroorlogs (niet jaren dertig) is op een vergelijkbare manier een clusteranalyse uitgevoerd.
- 3) De omgevingsadressendichtheid (OAD) is een door het CBS ontwikkelde en zeer elegante maat die de mate van verstedelijking van een gebied (gemeente, buurt) weergeeft. Voor elk adres in Nederland is het aantal adressen binnen een straal van 1 kilometer van dat adres bepaald. De omgevingsadressendichtheid van een gebied (gemeente, postcodegebied) is de gemiddelde waarde hiervan voor alle adressen binnen dat gebied. (Den Dulk et al. 1992). Het CBS hanteert daarbij de volgende indeling in stedelijkheid: niet stedelijk (OAD 0-500), weinig stedelijk (OAD 500-1000), matig stedelijk (OAD 1000-1500), sterk stedelijk (OAD 1500-2500), zeer sterk stedelijk (OAD meer dan 2500).
- 4) Het Woononderzoek Nederland (WoON) van het Ministerie van VROM omvat onder andere een driejaarlijkse enquête onder de Nederlandse bevolking over hun vorige, huidige en gewenste woonsituatie (de woningmarktmodule). Dit onderdeel van het WoON is daarmee de opvolger van het Woningbehoeftesonderzoek (WBO) dat sinds 1981 om de vier à vijf jaar is uitgevoerd. De woningmarktmodule van het WoON 2006 had ruim 60.000 respondenten.
- 5) Met een multilevelregressieanalyse kan het verband worden ontleed tussen meerdere onafhankelijke variabelen en een afhankelijke variabele (in ons geval het oordeel over de woonomgeving). Daarbij wordt expliciet rekening gehouden met het (ruimtelijk) schaalniveau waarop de onafhankelijke variabelen gemeten zijn (in dit geval het individu en de buurt). Dit met als doel te controleren voor de mogelijkheid dat de kenmerken op het individuele niveau niet onafhankelijk zijn van de kenmerken op het hogere schaalniveau. De interpretatie van de resultaten van een dergelijke analyse geschiedt over het algemeen in causale termen. Met een dergelijke analyse worden echter alleen statistische verbanden blootgelegd. De interpretatie in termen van causaliteit is vooral het gevolg van theoretische vooronderstellingen.
- 6) Naast de genoemde fysieke kenmerken hebben we nog twee andere 'fysieke' variabelen meegenomen in onze analyses. Ten eerste het aandeel meergezinswoningen in de wijk. Deze variabele correleerde echter te hoog met de variabele aandeel niet-westerse allochtonen om te kunnen worden meegenomen. Het aandeel meergezinswoningen kan met andere woorden als een proxy worden beschouwd voor het aandeel niet-westerse allochtonen. Ten tweede is gekeken naar de samenhang tussen de tevredenheid over de buurt en het type woonmilieu in het stedelijk gebied. Aangezien we geen relatie vonden tussen de tevredenheid en het type woonmilieu is besloten om het type woonmilieu niet op te nemen in ons eindmodel.

Differentiatie van de openbare ruimte in stedelijke woonwijken

5

Like Bijlsma, Maaïke Galle & Joost Tennekes

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk nemen we de openbare ruimte in de dagelijkse woonomgeving onder de loep. Dat wil zeggen: de straat, het plein, de tramhalte of het parkje.¹ We bekijken hoe de vormgeving van de openbare ruimte is veranderd en hoe dat heeft geleid tot een andere verhouding tussen publiek en privaat domein. Het afgelopen decennium zijn er bijvoorbeeld wooncomplexen gerealiseerd, waarvan de binnenhof in principe openbaar is en dus toegankelijk is voor iedereen, maar waar in praktijk bijna alleen de bewoners zelf komen. In andere complexen is bijvoorbeeld kijkgroen in gebruik genomen door de bewoners. Door zulke ontwikkelingen ontstaat een verandering in de overgangen tussen privaat en publiek domein. Deze 'herorganisatie' van de openbare ruimte heeft te maken met sociaal-culturele veranderingen. Door onder andere een toegenomen heterogeniteit van de bevolking en het grote verloop van bewoners, prefereren veel mensen in de directe, dagelijkse woonomgeving een openbare ruimte waarover ze enige controle hebben en die vertrouwd en geborgen aanvoelt. Een domein dat toegankelijk is voor een meer beperkt en meer homogeen publiek: een plek waar je bepaalde mensen kunt ontmoeten en andere juist vermijden.

De stedeling ziet zichzelf geplaagd voor een dilemma, omdat hij juist ook vaak de culturele heterogeniteit zoekt die de stad biedt. De 'belevingswaarde' van de stad wordt in belangrijke mate bepaald door de 'veelkleurigheid' en de verscheidenheid aan culturen. Ook biedt de stad de grootste keus aan educatieve, culturele, recreatieve en commerciële voorzieningen en diensten en een goed openbaar vervoer (Galle et al. 2004; Van Engelsdorp Gastelaars & Hamers 2006).

In dit hoofdstuk bespreken we de herorganisatie van de openbare ruimte. We laten voorbeelden zien van straten, pleinen, hoven en binnentuinen waar nieuwe oplossingen zijn gezocht voor het dilemma tussen heterogeniteit en geborgenheid.

In het hoofdstuk gaan we eerst in op de achtergrond van deze veranderingen in de openbare ruimte: de sociaal-culturele verandering van de Nederlandse maatschappij in het algemeen en van bepaalde stedelijke woonwijken in het bijzonder. Daarna beschrijven we hoe deze veranderingen leiden tot nieuwe strategieën van bewoners, gemeenten en ontwikkelaars om het dilemma van ontmoeten en vermijden op te lossen binnen een veranderende institutionele context. Vervolgens geven we een analyse van de verschillende vormen van fysieke aanpassing van de openbare ruimte. Ten slotte illustreren we deze ontwikkelingen aan de hand van twee casestudies, en we sluiten af met een synthese.

5.2 Frictie in de openbare ruimte: de onvoorspelbaarheid van de ander

De nieuwe ontwikkelingen in inrichting van de openbare ruimte zijn erop gericht om de ‘sociale frictie’ in de openbare ruimte tegen te gaan door bij bewoners het gevoel van *voorspelbaarheid* te vergroten. Belangrijke maatschappelijke processen, die we hierna kort zullen beschrijven, dragen eraan bij dat het in de stadswoonbuurt moeilijker is geworden om een ontmoeting in de openbare ruimte in te schatten. Wie ontmoet je daar? Wat kun je van die ander verwachten? De anonimiteit van de stad, die aangenaam kan zijn, kan omslaan in een anonimiteit die sommige mensen in de directe woonomgeving onaangenaam vinden. De reden hiervan is dat mensen de gedragingen van anderen niet kunnen inschatten, of zelfs negatieve ervaringen verwachten als zij de ambiguïteit als gevolg van het niet-kunnen-plaatsen van de ander gaan interpreteren als risico (Van Gernerden & Staats 2006; Blokland-Potters 2006). Het is deze frictie in de openbare ruimte die bewoners, gemeente, corporatie en marktpartijen willen terugdringen – maar wel ieder op zijn eigen manier, zoals we verderop zullen zien.

De grotere onvoorspelbaarheid van de openbare ruimte wordt teweeggebracht door maatschappelijke processen op het niveau van de samenleving en op het niveau van de wijk. Een van die processen is de schaalvergroting van het sociale netwerk. Andere processen zijn de toenemende dynamiek in bewonerspopulatie in specifieke buurten en een toenemende sociaal-culturele heterogeniteit. Met de toename van de mobiliteit heeft er voor veel mensen een schaalvergroting van het sociale leven plaatsgevonden. De sociale netwerken die gerelateerd zijn aan familie, vrienden en kennissen, het werk of de hobby strekken zich nu over een veel groter gebied uit dan vroeger en overlappen minder (VROM-raad 2009; Van Gernerden & Staats 2006). De moderne netwerkstedeling ‘stelt zijn eigen stad samen’ door zich te oriënteren op kennissen, voorzieningen en andere ankerpunten die over een groot gebied, zelfs over meerdere steden, zijn verspreid (zie bijvoorbeeld Reijndorp 2004). Dat heeft tot gevolg dat het aantal zogenaamde ‘multiplexe relaties’ is afgenomen. De collega is niet langer ook een buurman, een buurman of familie is niet langer medelid van dezelfde duivenvereniging, en het medelid van de duivenvereniging is niet degene die je elke dag bij de bakker ziet. Dat zijn allemaal aparte mensen (Blokland-Potters 2006).

Dat betekent voor veel bewoners dat ze de mensen die ze in de openbare ruimte van de dagelijkse woonomgeving tegenkomen vaak niet kennen van andere verbanden. Ze kunnen hen niet meer zo makkelijk sociaal plaatsen; er is minder ‘publieke familiariteit’ (Blokland-Potters 2006). De vluchtige ontmoetingen in de

dagelijkse woonomgeving, die de indruk van de openbare ruimte bepalen, bevatten op zichzelf gezien weinig 'sociale informatie'. Wat kun je van die ander verwachten? Het is moeilijk om het gedrag van anderen in te schatten. Wat vindt hij of zij 'normale' omgangsvormen, en wat niet?²

In sommige wijken speelt dit nog sterker omdat er sprake is van een groot verloop onder bewoners, met name in weinig geliefde wijken aan de onderkant van de woningmarkt. Als de buurt vol staat met doorgangshuizen waar burens voortdurend komen en gaan, kunnen bewoners het gevoel krijgen dat ze hun omgeving niet meer kunnen controleren (Hamers et al. 2007) en, als ze in het verleden negatieve ervaringen hebben gehad, dat hun buurt 'onbetrouwbaar' is geworden (Reijndorp 2004).

Bovendien zijn er veel stedelijke woonbuurten waar de heterogeniteit van de bewoners de afgelopen decennia is toegenomen. Ten eerste vanwege de instroom – en later de toenemende concentratie – van bewoners met een migranten-achtergrond (Latten et al. 2004; CBS 2008). Een grotere concentratie betekent bijna altijd een diversificatie van etnische achtergrond (SCP 2008). In deze wijken gaan de processen van familiarisering door de taalbarrières nog langzamer: je kunt bij de slager niet verstaan wat je Ghanese buurtgenoot aan een kennis vertelt over zijn familie. Het SCP meet bovendien een (gering) buurteffect van etnische diversiteit op buurtcontacten. Hoe diverser de wijk, hoe minder contacten in de buurt (SCP 2008). Naast een toenemende etnische achtergrond is er in veel wijken ook een toename van heterogeniteit van inkomens (De Vries 2005) en – meer algemeen – van leefstijlen (Pinkster & Van Kempen 2002). In dergelijke heterogene buurten met een toenemende verscheidenheid van groepen is er sprake van een daadwerkelijke diversiteit (Duyvendak 2004) en niet alleen van een grotere onbekendheid met elkaars normen en waarden.

Specifiek in buurten in het historische centrum krijgen bewoners te maken met een constante stroom van bezoekers (toeristen, koop- en uitgaanspubliek). Het historische centrum wordt in toenemende mate het 'decor' voor evenementen, detailhandel en horeca, ondersteund door gemeentelijk beleid dat de vrijetijdseconomie wil bevorderen (Galle et al. 2004). Hetzelfde decor is echter ook woongebied, en vooral het uitgaanspubliek kan door de bewoners ervaren worden als veroorzakers van overlast.

Bij een afname van de publieke familiariteit met personen uit de buurt en dus een gebrek aan sociale informatie over degene die je in de openbare ruimte ontmoet, gaan algemene verwachtingspatronen en stereotypen een grotere rol spelen (Blokland-Potters 2009: 125, 154). Dat kunnen negatieve verwachtingspatronen zijn. Het SCP meet dat de Nederlander steeds pessimistischer wordt over normen en waarden, maar vooral die van anderen (SCP 2004b). Sociaal psycholoog Boutellier ziet zelfs een 'victimisering' van de publieke moraal: Nederlanders zijn het vooral met elkaar eens in hun morele zelfbeeld als potentiële slachtoffers (SCP 2004a). Daarnaast vullen stereotypen – van mensen met een andere etnische achtergrond, van het uitgaanspubliek, van mensen met een bepaalde kledingstijl – al snel het gebrek aan sociale informatie op.

Verschijselen als de opkomst van afgeschermden woondomeinen (Hamers et al. 2007; Lohof & Reijndorp 2006), het wonen met gelijkgestemden (VROM-raad 2009) en het opeisen van kijkgroen voor gebruik door kleine collectieven wijzen erop dat bewoners de trend naar onvoorspelbaarheid in de openbare ruimte van hun

dagelijkse woonomgeving willen keren. Ze willen de anonimiteit, die elders in de stad aangenaam is, in hun directe woonomgeving terugdringen. Met name de zogenaamde 'nieuwe stedelingen' (Reijndorp 2004), die weinig gebruikmaken van de voorzieningen in de eigen buurt, gaan de buurt hoofdzakelijk beoordelen op de ene functie waar ze wel gebruik van maken: de woonfunctie (Van Engelsdorp Gastelaars 1996). Voor deze woonfunctie is de kwaliteit van de woonomgeving essentieel, alleen al omdat deze in belangrijke mate de waardeontwikkeling van het huis bepaalt (Michel 2006). De kwaliteit van de woonomgeving wordt onder andere bepaald door de bevolkingssamenstelling van de buurt (Hamers et al. 2007). Daarbij speelt de perceptie van gedeelde waarden en normen een belangrijke rol (Van Gemerden & Staats 2006). Hierbij gaat het de bewoners niet alleen om de mogelijkheid van overlast, maar ook om het regelen van praktische zaken, zoals het opvangen van elkaars kinderen (VROM-raad 2009). Daarnaast maakt ook de beleving van veiligheid deel uit van de woonkwaliteit. Deze blijkt voor veel mensen direct verband te houden met sociaal contact in de buurt, goede banden met burens of zelfs alleen maar de inschatting van de mogelijkheid voor dat contact (Van Gemerden & Staats 2006). Gevoelens van onveiligheid zijn volgens het SCP zwak, maar significant gecorreleerd met sociale buurtkenmerken als het percentage allochtonen, verkleuring van de buurt, verhuismobiliteit, en sociale cohesie (SCP 2008).

5.3 Strategieën van ontmoeten en vermijden

Wij zien drie verschillende, elkaar soms aanvullende strategieën om de voorspelbaarheid van de openbare ruimte in de dagelijkse woonomgeving te vergroten. Deze liggen soms in de macht van individuele bewoners, soms moet het ook komen van gemeente, projectontwikkelaars of sociaal werkers.

In de eerste plaats het opzoeken van 'gelijkgestemden', met een vergelijkbare leefstijl en instelling (VROM-raad 2009). Bewoners die ontevreden zijn met de kwaliteit van de woonomgeving verhuizen naar een buurt of straat waar ze verwachten dat er meer gelijkgestemden wonen, of waar ze denken plekken te vinden waar ze die gelijkgestemden kunnen ontmoeten (speeltuin, café). Ook de mensen die het geld niet hebben om te verhuizen, kunnen naar dergelijke 'parochiale' plekken binnen of buiten de wijk gaan om gelijkgestemden te ontmoeten. Dit kunnen overigens ook plekken in de openbare ruimte zijn, die tijdelijk door een groep worden 'geparochialiseerd'.

In de tweede plaats kan een gemeente met opbouwwerk proberen om de bekendheid onder mensen met een verschillende achtergrond en leefstijl te vergroten. De gemeente kan de publieke familiariteit stimuleren door te faciliteren dat deze mensen op plekken samenkomen waar ze en passant dingen meekrijgen over hun buurtgenoten. Dit kan door gezamenlijke buurtactiviteit te organiseren (zoals het zogenoemde Opzoomeren (Rotterdam), en de Iftarmaaltijd), maar ook door het aanbieden van diensten. Bijvoorbeeld door het aanbieden van leenspeelgoed en supervisie op een pleintje, waar kinderen van verschillende achtergrond gebruik van willen maken. Een stap verder gaan pogingen om werkelijk met elkaar in contact te komen (kookclub, naaiclub, moeder-kindgroep) en een biografische bekendheid – dat wil zeggen enige kennis over levensloop, burgerlijke staat,

familieverhoudingen – met elkaar te krijgen. Dan wordt ‘publieke familiariteit’ gewoon ‘familiariteit’.

De derde strategie is de aanpassing van de fysieke inrichting van de openbare ruimte, eventueel gecombineerd met een andere stedenbouw. De fysieke vormgeving kan bewoners helpen om bepaalde mensen of groepen te ontmoeten of juist te vermijden. Hierdoor wordt de voorspelbaarheid vergroot. Bij ontmoeten vergroot je de voorspelbaarheid doordat het ontmoeten van dezelfde mensen helpt om ‘publieke familiariteit’ (of meer) te ontwikkelen. Bij vermijden wordt de voorspelbaarheid vergroot door mensen te mijden van wie je denkt te weten dat er niet veel goeds van te verwachten valt. De fysieke vormgeving is gericht op een differentiatie van de mate van openbaarheid van de publieke ruimte. Door compartimentering kunnen bijvoorbeeld gradaties van openbaarheid ontstaan (meer en minder), maar ook kunnen de compartimenten een bepaalde inrichting hebben die gericht is op een bepaalde doelgroep.

In het vervolg van dit hoofdstuk gaan we dieper in op de derde strategie van ontmoeten en vermijden: aanpassing van de fysieke inrichting van de openbare ruimte. Die strategie resulteert in verschillende soorten van herorganisatie van de openbare ruimte.

5.4 De institutionele context: oude en nieuwe producenten van publieke ruimte

Aanpassing van de fysieke inrichting van de openbare ruimte kan een burger of een lokale ondernemer niet zelf realiseren. Hij is daarvoor aangewezen op de diverse actoren die betrokken zijn bij de inrichting van de publieke ruimte: de gemeente, de woningcorporatie en de projectontwikkelaar. Deze producenten van publieke ruimte hebben eigen doelstellingen die meer of minder stroken met de wensen van de burger.

In de ideologie van de overheid is de culturele heterogeniteit van de openbare ruimte een groot goed (VROM et al. 2002). Ook onderzoekers wijzen op de waarde van een openbare ruimte als de plek waar je leert omgaan met mensen die niet zo zijn als jij. Hajer en Reijndorp (2001) noemen het belang voor de maatschappij van ‘plaatsen waar een uitwisseling tussen verschillende maatschappelijke groepen kan plaatsvinden en ook daadwerkelijk plaatsvindt’. Zulke plaatsen fungeren volgens hen als publiek domein, te onderscheiden van het privé-domein (zoals de woning). Ook Lofland (2000) wijst erop dat omgaan met heterogeniteit impliceert dat je omgaat met mensen die op fundamentele punten anders (en in jouw ogen wellicht zelfs afkeurenswaardig) zijn en dat je dat pas leert in een omgeving die een hard edge heeft, die eng is. In een superveilige omgeving als Disneyland waar iemand voornamelijk bezoekers uit zijn eigen sociale milieu tegenkomt en de zwerver niet wordt toegelaten, leer je niet tolerant te zijn voor afwijkend gedrag. De overheid waardeert heterogeniteit dus positief en stuurt op heterogeniteit van de openbare ruimte. Wanneer de heterogeniteit van het publiek een probleem gaat vormen in de zin van overlast, bedreiging en criminaliteit, zoekt de gemeentelijke overheid de oplossing in toezicht (wijkagenten, stadsmariniers), onderhoud (vernieelde objecten ogenblikkelijk repareren), opvoeding (straatregels, Opzoomeren) en in een ‘frictieloze’ inrichting (waaruit alle voorwerpen die conflicten kunnen geven zijn

verwijderd). Deze maatregelen hebben de voorkeur boven het weren van mensen uit de publieke ruimte.

De woningcorporatie is niet meer alleen verantwoordelijk voor het beheer van de woningvoorraad, maar heeft in toenemende mate een stem in het sociale beheer in de wijk. Bij leefbaarheidproblemen bedient ook de corporatie zich van de genoemde strategieën voor het vergroten van publieke familiariteit en het zoeken van gelijkgestemden. Deze strategieën zijn onder andere het kanaliseren van heterogeniteit in de openbare ruimte door opvoeding (portiekgesprekken, contracten met bewoners over regels waar iedereen zich aan heeft te houden) en in sommige gevallen selectie (bepaalde groepen bij elkaar omdat hun woongedrag bij elkaar past, bijvoorbeeld Antillianen of Somaliërs) of juist uitsluiting (niet te veel overlast veroorzakende huishoudens bij elkaar). Ook is de corporatie er wel wat aan gelegen om tegemoet te komen aan de wensen van de doelgroep, die niet alleen een woning maar ook een woonmilieu zoekt. Wanneer het woonmilieu niet aansluit op de wensen van de doelgroep wordt dat afgestraft met veel afwijzingen en veel verloop. Bovendien bouwen corporaties tegenwoordig ook koopwoningen en wordt een deel van de huurwoningen omgezet in koopwoningen. Daardoor wordt de corporatie wel gedwongen om meer te gaan denken over woonmilieu en leefstijl (Aedes 2007; Stuurgroep Meijerink 2008; Kromwijk & Scherpenisse 2009).

De projectontwikkelaar ten slotte bouwt voor de markt en zoekt per definitie naar de juiste prijs-kwaliteitverhouding: een aantrekkelijke kwaliteit tegen een voor koper en ontwikkelaar aanvaardbare prijs. Voor een projectontwikkelaar is het dus ook vanzelfsprekend om onderzoek te doen naar sociale profielen van mogelijke klanten en om te garanderen dat bewoners tussen gelijkgestemden terechtkomen. Zie het gebruik van marktonderzoek, klantenpanels, en onderzoek naar leefstijlen en waardenpatronen door bureaus als Motivaction en SmartAgent. Een goede kwaliteit van de openbare ruimte is bovendien goed voor de prijs van het vastgoed. Van alle actoren komt de projectontwikkelaar dus het meest tegemoet aan de wensen van bewoners. Huurders, en met name huurders in de sociale sector, zullen vooral te maken krijgen met de woningcorporatie en het is daarom interessant om te zien dat ook daar belangstelling ontstaat voor de behoefte aan controle en voorspelbaarheid in de openbare ruimte rondom de woning en voor de mogelijkheden om daarop te sturen.

In de volgende paragraaf laten we zien tot welke nieuwe organisatie van de openbare ruimte de toegenomen behoefte aan controle en voorspelbaarheid van stadsbewoners – en daarmee de toegenomen interesse bij alle actoren om daaraan tegemoet te komen – heeft geleid. We sluiten het hoofdstuk af met twee voorbeelden van een nieuwe organisatie van de openbare ruimte.

5.5 Differentiatie van de openbare ruimte

Door de toegenomen diversiteit in de samenleving en de toegenomen vraag naar voorspelbaarheid is de druk op de openbare ruimte, vooral in stadswijken, toegenomen. De klassieke producent van de openbare ruimte is de overheid. Om het gebruik van de openbare ruimte voor iedereen te kunnen garanderen is in 2002 het zogenaamde ‘Schoon-Heel-Veilig-beleid’ in het leven geroepen. Met dit beleid wordt de puur esthetische benadering van het ontwerp van de publieke omgeving afgezworen: ‘mooi’ is belangrijk, maar ‘schoon, heel en veilig’ zijn nog belangrijker

(VROM et al. 2002). Het verbeteren van de heel- en veiligheid van de ruimte wordt doorgaans niet opgelost door het intensiveren van beheer of het inzetten van extra onderhoudsteams. In de praktijk wordt de slogan 'schoon, heel en veilig' vooral vertaald in een andere kijk op vormgeving. Deze inrichting is vooral 'defensief' en heeft tot doel het risico van ongewenst gebruik (hangen, vernieling, vervuiling, frictie tussen gebruikers) tot een minimum te reduceren. Dit is terug te zien in de tendens tot compartimentering van de openbare ruimte voor verschillende, in het beleid benoemde doelgroepen (kinderen, jongeren, allochtone moeders et cetera). Door het ontwerpen van grenzen, zoals hekken, hoogteverschillen en heuvels, kan de ruimte door iedereen gebruikt worden en wordt het risico van frictie en confrontatie verkleind. Daarnaast wordt ook het meubilair aangepakt: op bankjes worden leuningen geplaatst; niet voor het comfort van de gebruiker maar om afstand te houden tussen de zitplaatsen. Op randen en verhogingen worden strips met stalen punten geplaatst, zodat ze niet in gebruik genomen worden door hangers of skaters. Soms wordt de openbare ruimte eenvoudigweg ontdaan van bosjes, zitmeubilair en besloten hoekjes. Dit is enerzijds wel overzichtelijk en sociaal veilig, maar anderzijds heeft het een vermindering van de verblijfswaarde tot gevolg. Het is er winderig, er zijn geen afgeschermd zitplekken: de schone, hele en veilige ruimte blijkt in de praktijk vaak een doorgangsruiimte, die niet uitnodigt tot activiteit of interactie, flaneren of keuvelen.

Maar behalve de overheid hebben tegenwoordig ook burgers en marktpartijen een stem in de inrichting van de openbare ruimte. En als het aan de overheid ligt, zal deze invloed alleen maar toenemen (VROM et al. 2002). Zoals we al eerder zagen, hebben deze partijen andere belangen en prioriteiten dan de overheid. Zij zijn veel meer op zoek naar geborgenheid en worden in toenemende mate in de gelegenheid gesteld om deze zoektocht een fysieke vorm te geven. Projectontwikkelaars en burgers kiezen vaker voor homogeniteit. Om zich thuis te voelen in een gemengde stadswijk worden plekken gedeeltelijk afgesloten, toegeëigend en geparochialiseerd. Deze uitsluiting heeft verschillende gradaties. Er ontstaan typen ruimtes die vanuit het private initiatief aan de openbaarheid bijdragen. We onderscheiden hier drie verschillende tendensen in het overdragen van het beheer en de vormgeving aan private partijen: collectivisering, toe-eigening en tijdelijk gebruik van de openbare ruimte. Collectivisering van de openbare ruimte betekent een verschuiving van het eigendom, veelal naar bewoners. Voorbeelden daarvan zijn tegenwoordig te vinden in besloten en afgesloten woondomeinen. Bij toe-eigening van de ruimte nemen bepaalde groepen bewoners of ondernemers stukken openbare ruimte zelf in beheer. Het tijdelijk gebruik betreft het tijdelijk toe-eigenen van braakliggend terrein.

De collectivisering van de openbare ruimte in de directe woonomgeving vindt niet alleen plaats in golfresidenties en woonkastelen buiten de stad. Ook in stadswijken is er sprake van afgeschermd wonen. Het fysieke kenmerk van deze projecten is dat zij onderdeel zijn van het stedelijk weefsel, maar tegelijkertijd barrières hebben naar het openbaar domein, in de vorm van poorten, steegjes en dergelijke. Ook de bewoners wijken af van de bewoners in de omringende (achterstands)buurt: het betreft namelijk vaak projecten in het duurdere koopsegment. Het achterliggende idee van gemeenten en corporaties om dit soort projecten te realiseren was in eerste instantie het aantrekken van de middenklasse en later de sociale stijgers. Deze trend is in verschillende gedaanten waarneembaar: van de casco renovatie

van een vrij anoniem woonblok (zoals het Wallisblok te Rotterdam) tot een stedelijke hof als de Mariaplaats te Utrecht. Vaak zijn dit soort binnenstedelijke projecten ontstaan door samenwerking van de gemeente (met een sociale of culturele beleidsdoelstelling) en een projectontwikkelaar (die iets experimenteels wil doen). De vormgeving is vaak uitgesproken en heeft een eigen identiteit die zich onderscheidt van de omringende bebouwing. Door middel van monumentale architectonische middelen (poorten, torens, lijsten) wordt het project architectonisch bij elkaar gehouden (Bijlsma & Jutten 2009). Binnen de monumentale contouren wordt een grote verscheidenheid aan woningtypes en tussenruimtes gerealiseerd. Dit is goed te zien bij het project Le Medi in Rotterdam. Een uitvoeriger beschrijving van dit voorbeeld van differentiatie van de openbare ruimte staat aan het eind van dit hoofdstuk. De projecten worden doorgaans in de markt gezet voor specifieke doelgroepen of leefstijlen: ouderen, creatievelingen, gezinnen. Het resultaat van deze tendens tot collectivisering voor een bepaalde leefstijl is dat er op projectniveau segregatie ontstaat. Tegelijkertijd is menging op schaal van de wijk nog steeds aanwezig. Sterker nog: bewoners willen juist de nabijheid van de stad en de diversiteit in de buurt als onderdeel van hun woonmilieu.

De verovering van het zogenaamde 'kijkgroen' is een tweede trend die waar te nemen is in de openbare ruimte van de stadswijk. Dit geldt zowel voor het geësthetiseerde parkgroen van de negentiende-eeuwse gordels als voor het ongedifferentieerde kijkgroen in de naoorlogse stad. Deze openbare groene ruimtes in de stadswijk worden op verschillende manieren toegeëigend of geparochaliseerd door de bewoners uit de buurt.

De binnentuin tussen drie hoogbouwflats in Overvecht (ACA-complex), is een voorbeeld dat ontwikkeld is vanuit de overheid met een sociale doelstelling. Het wordt eveneens uitvoeriger beschreven aan het slot van dit hoofdstuk. De vormgeving van deze tuin was niet het doel op zich, maar een middel om sociale interactie tussen bewoners te bevorderen. Er is weinig rekening gehouden met de logica van het gebruik; de tuin is niet direct aangetakt op de portieken of de gemeenschapsruimte die aan de tuin grenst. Bewoners moeten omlopen; de binnentuin is geen achtertuin geworden maar blijft gewoon een voortuin. De renovatie van een flatcomplex in Osdorp (complex 50), waar de binnentuin toegankelijk is gemaakt via het portiek, laat zien dat het direct verbinden van portiek en binnentuin wel degelijk een intensivering van het gebruik tot gevolg heeft.

De snackkiosk Singeldingen te Rotterdam is een ander voorbeeld van het toe-eigenen van het kijkgroen, ditmaal in een historisch park in een beschermd stadsgezicht. Het is ontwikkeld vanuit burgerinitiatief in combinatie met een lokale ondernemer. De vormgeving is low budget: de snackkiosk wordt omringd door biertafels en een partytent, en is opgevrolijkt met zelfgemaakte kussens en kleden. Hoewel de eigen doelgroep, het stedelijke gezin met jonge kinderen, het meest gebruikmaakt van de kiosk is de plek nadrukkelijk ook open voor anderen (<http://www.singeldingen.nl/>). Er worden activiteiten voor buurtkinderen georganiseerd en Chinese ouderen uit de buurt beoefenen er hun wekelijkse tai chi. De kiosk is een plek van samenkomst voor buurtbewoners van deze gemengde wijk. Het toe-eigenen van het groen zorgt ervoor dat buurtbewoners een zeker gevoel van geborgenheid vinden langs de verder statig vormgegeven singel. In dit geval zijn er weinig fysieke barrières naar het openbaar domein, maar een stukje

openbaar domein wordt actiever gebruikt: het hondenuitlaatveld verandert in een picknickplek.

Het tijdelijk gebruik van braakliggend terrein of lege stedelijke plekken is de derde manier waarop burgers en ondernemers hun eigen openbare ruimte kunnen vormgeven. In Nederland wordt in toenemende mate geëxperimenteerd met het 'kraken' van deze braakliggende ruimte, zowel bij de herstructurering van oude wijken als in de nieuwe uitleggebieden. De stichting Creatief beheer te Rotterdam bijvoorbeeld neemt braakliggend terrein in herstructureringsgebieden tijdelijk in gebruik, met tuinieren en spelen als basis, zoals in Proefpark De Punt (<http://www.creatiefbeheer.nl>). Dit kunstenaarscollectief werkt in opdracht van corporaties of de gemeente en doet niet meer dan bewoners de gelegenheid bieden zelf aan de slag te gaan met materialen die ze toevallig krijgen van sponsors. Er is geen pas-klaar ontwerp, het groeit in de tijd en er is volop ruimte voor amateurisme. Bewoners die willen tuinieren kunnen een tuintje krijgen op het terrein. Alles wat er op het terrein gebeurt wordt dagelijks bijgehouden op een website met foto's, video's et cetera, zodat de bewoners hun buurtgenoten ook virtueel tegenkomen. Bij deze aanpak gaan langzamerhand buurtbewoners zelf initiatieven ontwikkelen en het terrein als een tweede huiskamer gebruiken waar ze gelijkgestemden ontmoeten. Dit resulteert in een ander type groen dan gebruikelijk in de stad: het is geen aangeharkt park, maar een organische tuin zonder esthetische regels. De braakliggende ruimte wordt hier toegeëigend door een heterogene groep uit de buurt met dezelfde interesse en expertise: tuinieren en lekker buiten zijn. Ook scholen en welzijnsorganisaties maken gebruik van de plek. De gebieden zijn vrij toegankelijk. Het is in feite het oude 'landje' in een nieuwe jas.

Ook in de uitleggebieden zien we tijdelijk gebruik van openbare ruimte. Toen in 2003 de wijk IJburg werd gebouwd, besloot de gemeente een tijdelijk strand aan te leggen aan de noordkant van het eiland. Op het strand verrees een strandtent die gerund werd door een lokale ondernemer (<http://www.blijburg.nl/>). De vormgeving is onconventioneel en bestaat uit houten planken, graffiti en tijdelijke installaties. Het programma bestaat uit een combinatie van muziek, eten en strand, maar ook trouwen en yogales is mogelijk. De doelgroep is vrij homogeen en bestaat uit jongeren en gezinnen met kinderen. Strand Blijburg verschuift over het eiland naar gelang het bouwprogramma. Uiteindelijk is wel een vaste plek voorzien. Het is het hele jaar open.

Bij deze voorbeelden is geborgenheid ontstaan op voorheen onherbergzame plekken. Door het toestaan van onconventioneel gebruik door de gemeente, die daarvoor ondernemers inhuurt die een duidelijk gebruikskoncept voor ogen hebben, ontstaan ruimtes met een specifieke identiteit en een specifiek gebruik. Deze plekken zijn voor iedereen toegankelijk maar spreken vooral bepaalde doelgroepen aan, die dezelfde interesses delen (strand, tuinieren). Leidend in de vormgeving is tijdelijkheid, verval: de projecten worden gekenmerkt door een zekere krakeresthetiek. De plekken hebben geen vaste locatie maar zwerven over de stad, zijn nooit af en altijd in verandering. Deze tijdelijkheid is de belangrijkste kracht van het concept. Ze kunnen in principe overal ontstaan: zowel op een buurtplein als aan de rafelranden van de wijk. Elke locatie vraagt om een eigen aanpak. Vooral in Berlijn is de afgelopen 10 tot 15 jaar volop met dit soort tijdelijk gebruik geëxperimenteerd (Overmeyer et al. 2007).

Het dilemma tussen heterogeniteit en geborgenheid in de openbare ruimte wordt door verschillende partijen op een andere manier opgelost. De overheid kiest vooralsnog het bewaken van heterogeniteit door middel van ‘defensieve’ of ‘frictieloze’ inrichting van de ruimte. Daarbij worden vooral standaard inrichtingselementen ingezet. De vormgeving is dan primair gericht op het oplossen van een sociaal probleem. De aanwezige (ruimtelijke en sociale) potenties worden vaak over het hoofd gezien. Burgers en marktpartijen kiezen eerder voor homogeniteit. Maar dit is niet altijd te realiseren in een gemengde stadswijk. En wellicht ook niet wenselijk omdat culturele heterogeniteit de stadswijk juist aantrekkelijk maakt. In de genoemde voorbeelden wordt het dilemma tussen heterogeniteit en geborgenheid opgelost door compartimentering aan te brengen in de openbare ruimte, die daardoor diverser wordt en aan specifieke gebruikers of leefstijlen geborgenheid biedt. Afhankelijk van de producent (ontwikkelaar, corporatie, bewoner, ondernemer) ontstaan verschillende typen vormgeving: van de architectonische totaalomgeving in de gestileerde woonhoven tot aan de krakeresthetiek van de strandtent in Blijburg.

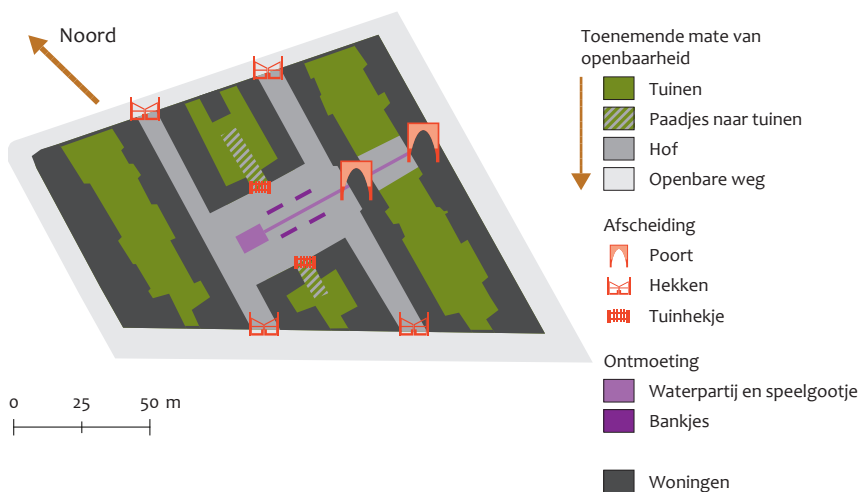
5.6 Casestudies

We sluiten dit hoofdstuk af met twee voorbeelden van strategieën van ontmoeten en vermijden. Woonblok Le Medi in Rotterdam, een voorbeeld van een strategie die door de markt is ontwikkeld voor de ‘rode’ openbare ruimte, en het binnen-terrein bij het ACA-complex in Utrecht, een voorbeeld van een strategie die door de gemeente is ontwikkeld voor de ‘groene’ openbare ruimte.



5.6.1 Le Medi, woonmilieu voor een leefstijl

De Rotterdamse wijk Bospolder is een vooroorlogse stadswijk die zeer geleden heeft onder onveiligheid, prostitutie, junks en drugshandel. Het is een van de armste wijken van de stad. De bevolking bestaat grotendeels uit bewoners van buitenlandse afkomst. Bij de recente herstructurering is het oorspronkelijke karakter met smalle rechte straten en gesloten bouwblokken grotendeels behouden. Ondanks de treurige voorgeschiedenis heeft Bospolder ook aantrekkelijke kanten. De wijk ligt vlak bij het stadscentrum, is goed ontsloten en er zijn veel winkels. De grote groente- en fruitmarkt op het Grote Visserijplein is op loopafstand, evenals de historische Voorhaven met terrasjes, eethuisjes en een grootstedelijk publiek. Langs de rand van de wijk is een groot park gepland.



Strategie van de markt

Op de plek van drie gesloopte bouwblokken in de Schippersbuurt in Bospolder is onlangs een nieuw woonblok met 93 middeldure koopwoningen opgeleverd in mediterraan-Arabische stijl: Le Medi. Het concept is door de markt ontwikkeld. Een deel van de woningen ligt aan kleurige binnenstraten, die het oude stratenpatroon van de Schippersbuurt volgen, maar die nu met poorten zijn afgesloten. In het midden ligt een elegant plein met bankjes en een waterpartij met een brede stenen rand die uitnodigt om op te zitten. Over het plein loopt een watergootje waar kinderen in kunnen spelen. De vormgeving biedt gradaties van geborgenheid en afscherming van vreemd gezelschap waar bewoners niet in willen verkeren. De straten om Le Medi heen zijn volledig openbaar en de bewoners van Le Medi hebben geen invloed op wie zich daar bevindt. Hoewel het binnenterrein officieel ook openbare ruimte is, spreekt de monumentale hoofdboort met hek een andere taal. Dit hek, dat overdag dicht is en 's avonds ook nog eens op slot gaat, vormt een psychologische barrière. Deze barrière wordt bij de hoofdboort nog eens versterkt door de afwerende werking die er uitgaat van de nauwe straat, met aan het eind weer een monumentale poort, die mensen door moeten om op het binnenplein te komen. De andere poorten zijn minder imposant vormgegeven en daardoor minder afwerend, hoewel ook deze poorten een hek hebben dat dicht zit. Deze vormgeving schermt het centrale binnenplein en de binnenstraten af voor het grote publiek en maakt ze primair tot het domein van de bewoners. Naast afscherming voor vreemden biedt Le Medi ook geborgenheid in de vorm van wonen tussen gelijkgestemden. De marktpartijen die Le Medi hebben ontwikkeld poogden kopers met een vergelijkbare leefstijl aan te trekken om zo sociale homogeniteit te scheppen en de kopers medebewoners te kunnen bieden met voorspelbaar woongedrag. In dit geval wordt de leefstijl van de kopers gekenmerkt door ontspanning en sociaal contact in de gezamenlijke buitenruimte en de wens om zijn burens te leren kennen. Uitdrukkelijk dus geen leefstijl die de anonimiteit van de stad zoekt, maar eerder een dorpsvertrouwdheid met de burens.

Oorspronkelijk was het idee om een woonomgeving te creëren voor Marokkaanse Rotterdammers. Samenwerkende partijen waren de woningcorporaties Com. Wonen en Woonbron, projectontwikkelaar ERA Contour en de gemeentelijke dienst Stedebouw en Volkshuisvesting dS+V. De laatste was verantwoordelijk voor het ontwerp van het binnenterrein, want dat is openbare ruimte. Woonbron speelde al langer met het idee van uitgesproken woonmilieus die mensen met een bepaalde leefstijl zouden aantrekken en andere groepen juist niet (Kromwijk & Scherpenisse 2009). Com.Wonen bezat een geschikte locatie: de Schippersbuurt, waar een paar woonblokken werden gesloopt. Structurerende principes voor Le Medi werden: een geleidelijke overgang tussen private en openbare ruimte, uitbreidbare woningen en architectonische accenten zoals een sobere buitenkant en een rijke binnenkant, gevelornamenten en filtering van het daglicht. Klantenonderzoek (SmartAgent) wees uit dat hier stedelijke gezinnen van buiten de wijk met een middeninkomen op af zouden komen: een mix van allochtone en autochtone Nederlanders, hoog opgeleid, creatief en cultureel geïnteresseerd. Gaandeweg het project is het perspectief dus verschoven van een etnische doelgroep naar een doelgroep met een bepaalde leefstijl.

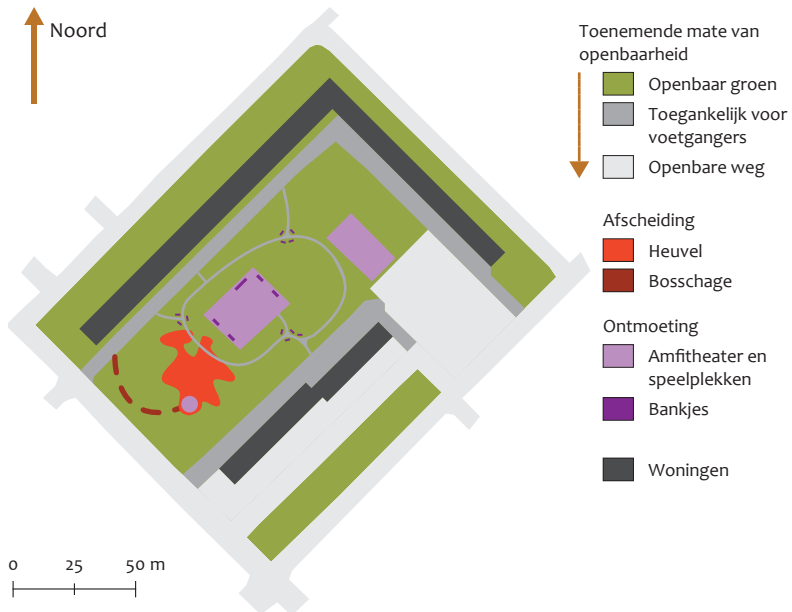
Strategie van bewoners: oplossing van het dilemma?

De meeste kopers komen van buiten de wijk en hun profiel sluit naadloos aan bij de voorspelling van SmartAgent. Van de kopers³ is 40 procent van Nederlandse afkomst. In totaal wonen er dertien verschillende nationaliteiten. Uit citaten van kopers blijkt waardering, zowel voor de uiteenlopende maatschappelijke en culturele achtergronden van hun medebewoners als voor de gedeelde leefstijl met veel onderling contact. Ook zijn bewoners blij (weer) in de stad te wonen met alle voorzieningen onder handbereik. 'Het was een geweldig vooruitzicht dat we na de oplevering van onze woning alles te voet konden bereiken: mijn familie, de school van de kinderen, de winkels aan de Schiedamseweg, historisch Delfshaven en zelfs het centrum!' Tegelijkertijd zijn er grenzen aan de mate waarin mensen met de problemen van een achterstandswijk geconfronteerd willen worden en vinden kopers het een groot voordeel dat er hekken om Le Medi staan die 's avonds op slot gaan. 'Hier lopen zo verschrikkelijk veel idioten. Dat is ook echt iets wat een beetje typerend voor de stad is. Ik bedoel: dat zorgt voor leven maar je moet ook mensen buiten houden.' En zo werkt het ook: desgevraagd antwoordde een overbuurvrouw dat ze niet dacht dat ze daar naar binnen mocht (AD Rotterdam 2008 en 2009; Antenne Rotterdam 2005; ERA Bouw 2008; Meier 2009). Deze bewoners hanteren dus een strategie van ontmoeten en vermijden. Ze willen graag wonen in een cultureel heterogeen stadsmilieu en tegelijkertijd mag dat niet ten koste gaan van woonkwaliteit in de vorm van rust, veiligheid en vrijwaring van overlast. De oplossing die de producenten van Le Medi voor dat dilemma hebben gevonden is gelegen in differentiatie van de openbare ruimte in domeinen met een toenemende controle over het publiek dat er komt.

5.6.2 ACA-complex, een tuin voor flatbewoners

Figuur 5.2

Herinrichting groene ruimte ACA-complex, Overvecht, Utrecht



De Utrechtse wijk Overvecht-Zuid is gebouwd in de jaren zestig en zeventig en bestaat uit eenheden van hoogbouw (tienhoog), middelbouw en laagbouw, gescheiden door groene stroken waardoor de verbindingswegen lopen. Winkels zijn geconcentreerd in buurtwinkelcentra en winkelstrips. Bijna 64 procent van de woningen is sociale huur. De wijk bevindt zich aan de onderkant van de woningmarkt en er is veel verloop. De helft van de bewoners is van buitenlandse afkomst. Criminaliteit, onveiligheid en overlast vormen een groot probleem. Bewoners kennen elkaar niet, verstaan elkaar niet en voelen zich niet veilig in hun eigen woonomgeving. Het is de groenste wijk van Utrecht, maar de overmaat aan groene ruimte is eerder een vloek dan een zegen. Het zijn anonieme plekken waar de bewoners hun rotzooi dumpen en die door de gemeente slecht worden onderhouden (Gemeente Utrecht 2006, 2007, 2009).

Strategie van de gemeente

Per eenheid staan steeds drie hoogbouwflats als een hoefijzer om een binnenterrein met kijkgroen. De flats hebben geen ingang aan het binnenterrein. In 2006 is in de wijk Overvecht-Zuid het project 'Van Binnen naar Buiten' van start gegaan om meer te maken van dit kijkgroen. Het project betrof drie hoogbouwflats aan de Atlas-, Centaurus- en Apollodreef, kortweg het ACA-complex. In deze flats wonen 340 huishoudens. Het gemiddelde inkomen is laag, de etnische diversiteit is groot en er is veel verloop. Uit huisbezoeken bleek dat de onvoorspelbaarheid van de publieke ruimte in hun directe woonomgeving en het gebrek aan controle over wie daar komen voor veel bewoners een groot probleem vormen. Buiten hun deur worden zij geconfronteerd met – in de terminologie van Reijndorp –

een 'onbetrouwbare buurt', waar ze de mensen niet kennen en niet vertrouwen. Sociaal-culturele heterogeniteit is voor deze bewoners niet iets aantrekkelijks, maar boezemt angst in en van geborgenheid in het gezelschap van gelijkgestemden is in hun woonomgeving geen sprake. Het ligt ook niet in de macht van deze sociaal kwetsbare bewoners om daar zelf wat aan te doen en verhuizen is voor de meesten geen optie.

De gemeente (Stadswerken, wijkbureau Overvecht en Bureau Inburgering) ontwikkelde samen met de opbouwwerkers van Cumulus Welzijn, vrijwilligersorganisatie Milieupunt Overvecht en woningcorporatie Mitros een tweevoudige strategie voor meer veiligheid in de woonomgeving. Enerzijds het weren van vreemde gebruikers uit de directe woonomgeving door differentiatie van de openbare groene ruimte tussen de flats en anderzijds een reductie van het aantal onbekenden in de woonomgeving door flatbewoners in contact te brengen met hun burens. Op de begane grond werd een 'buurtflat' gereserveerd voor bewonersactiviteiten waardoor bewoners elkaar leerden kennen. Bovendien zijn bewoners uitgenodigd om mee te denken en mee te helpen bij de nieuwe inrichting van het binnenterrein door het Milieupunt. Het idee van een decorgazon werd verlaten: zo veel mogelijk flatbewoners zouden van het binnenterrein gebruik moeten gaan maken en zich ook verantwoordelijk gaan voelen voor 'hun' tuin.

De open kant van het hoefijzer, waar het terrein grenst aan laagbouw, is nu afgesloten met een visuele barrière van heuvels en hoge hagen. Voor de heuvel, aan de zijde van de laagbouw, is een zitkuil aangelegd waar jongeren een beetje uit het zicht van de flats kunnen hangen. Rondom de heuvels kunnen de oudere kinderen spelen. Er zijn schommels, een glijbaan, een rioolbuis en boomstammetjes. Aan de overzijde van het terrein ligt een voetbal- en basketbalveld met dug-outs. Midden in de tuin is een peuterspeelplein met bankjes. De opzet is zo gekozen dat de verschillende activiteiten elkaar niet in de weg zitten. De differentiatie van de buitenruimte is geslaagd. Door de heuvels en de beplanting heeft het binnenterrein een beslotenheid gekregen die het voorheen miste en die duidelijk afwijkt van de onbestemde groenstroken rondom de wegen en de gazons tussen de andere hoogbouwflats. Overigens wordt een directe toegang vanuit de flats tot het binnenterrein gemist. De buurtflat is in feite een verdere differentiatie van de publieke ruimte naar een nog intiemere ruimte. De deelnemers aan de activiteiten voelen zich er thuis (Dammers et al. 2010). Met de buurtflat is de gemeente er dus in geslaagd om het dilemma van (onvermijdelijke) heterogeniteit en geborgenheid op te lossen met een parochiale plek. Althans voor wie er gebruik van wil maken. Maar hoe staat het met het binnenterrein?

Strategie van bewoners: oplossing van het dilemma?

De herinrichting van het binnenterrein is nog maar een jaar oud. Maar een aantal dingen valt er al wel over te zeggen. Het lijkt erop dat de visuele afscherming van het binnenterrein voldoende is om andere buurtbewoners te weren. De bewoners hebben bijvoorbeeld geen last van lawaaiige hangjongeren uit de buurt en er zijn nergens graffiti. In die zin is de controle van de bewoners over hun directe woonomgeving en selectie van wie daar komen toegenomen. De andere vraag is of het binnenterrein nu ook een goede omgeving biedt om gelijkgestemden te ontmoeten. Sinds het opnieuw is ingericht wordt het inderdaad vaker gebruikt. Bij mooi weer zitten er af en toe moeders met hun kleuters. Ook spelen er kinderen in de schoolleeftijd. Zowel de moeders als de kinderen zijn in meerderheid

van Marokkaanse afkomst, maar er komen ook wel eens anderen. En er worden tevreden geluiden gehoord: ‘Heel mooi die tuin... Je ziet toch dat veel meer mensen buiten zijn als het een beetje weer is. Het leeft meer, laat ik het zo zeggen’, en ‘De tuin is mooi geworden. Ik zit wel eens beneden met de kinderen. Als het mooi weer is. In Nederland is het alleen niet zo vaak mooi weer. Met andere vrouwen gaan we vaak beneden zitten. Gewoon om wat te praten.’ Maar lang niet alle bewoners profiteren van de nieuwe aankleding van hun woonomgeving. Oudere bewoners van Nederlandse afkomst zijn er nooit en sommige Marokkaanse kinderen spelen zo ruw dat ze andere kinderen afschrikken waardoor ouders hun kinderen liever binnenhouden. De opbouwwerker uit de buurtflat klaagt dat er weinig initiatief uitgaat van de bewoners. Ze organiseren nooit eens een barbecue of een voetbaltoernooi op het binnenterrein. Het waren ook vooral kinderen die hebben geholpen bij de herinrichting van het binnenterrein en maar een handjevol volwassenen. Mensen gooien nog steeds hun vuil van de balkons, wat erop wijst dat nog niet iedereen de switch van anonieme ruimte naar ‘eigen tuin’ heeft gemaakt (Dammers et al. 2010; Krijnen 2008).

Al met al hebben de moeders van Marokkaanse en in mindere mate moeders van Turkse, Surinaamse of andere afkomst er een plek van gemaakt die zij gebruiken om elkaar te ontmoeten. Voor deze bewoners is de omvorming van het anonieme kijkgroen tot een gezamenlijke tuin vlak bij de woning een oplossing voor het dilemma van onvermijdelijke heterogeniteit en de behoefte aan geborgenheid tussen gelijkgestemden. De directe woonomgeving bestaat niet meer uitsluitend uit plaatsen die bevolkt worden door mensen die je het liefst wilt vermijden. Een stukje is een eigen plek geworden. Tegelijkertijd dreigt uitsluiting omdat de Marokkaanse kinderen andere gebruikers van het binnenterrein afschrikken.

5.7 Synthese

In de voorbeelden hebben we gezien hoe bewoners, gemeenten, corporaties en projectontwikkelaars in stedelijke woonwijken verschillende fysieke oplossingen vinden voor het dilemma tussen heterogeniteit en geborgenheid in de openbare ruimte. Gemeenten hebben vaak de strategie de ruimte te compartimenteren om iedereen een plek te kunnen garanderen. Bewoners (gefaciliteerd door ontwikkelaars) eisen een ‘eigen’ stukje ruimte op, al dan niet fysiek begrensd met hekken of muren. Dit leidt tot een toenemende differentiatie van de openbare ruimte.

Het complex Le Medi laat zien dat het dilemma tussen heterogeniteit en geborgenheid bevredigend gereduceerd kan worden. Le Medi staat in zekere zin tegenover het overheidsideaal van een wijk waar arm en rijk, jong en oud, migrant en autochtone Nederlander naast elkaar wonen. Hier wordt expliciet ingezet op scheiding naar leefstijl tussen de woonblokken. Maar het blijkt in dit geval een succesvol middel om middeninkomens naar een achterstandswijk te krijgen, waar ze misschien niet mixen met de buurtbewoners maar wel bijdragen aan het draagvlak van de voorzieningen voor iedereen. Het succes van Le Medi spreekt ook het idee tegen dat mensen die kiezen voor de stad dat doen omdat ze kiezen voor de anonimiteit van de stad en de ontsnapping aan sociale controle. Le Medi biedt juist de kans om te ontsnappen aan de anonimiteit van de stad. In die zin is het een vlucht uit de stad in de stad.

De vraag is hoever een gemeente met deze herorganisatie van de openbare ruimte moet gaan. Op welke schaal is de strategie van Le Medi acceptabel? Hoever kunnen dergelijke projecten worden doorgevoerd zonder de heterogeniteit van de stadswijk te laten verdwijnen? Le Medi bestaat uit drie bouwblokken. Opvallend is dat in de vormgeving, anders dan het idee van een 'ommuurde stad' suggereert, de omliggende huizen van de rest van de wijk niet zijn weggemoffeld. Vanaf het binnenplein en de binnenstraten hebben de bewoners duidelijk zicht op het aangrenzende bedrijventerrein en de sociale huurwoningen aan de andere kant van de straat. Deze visuele verbondenheid met de omliggende heterogene stadswijk verdwijnt bij vier van dit soort complexen naast elkaar. De essentie van de strategie, namelijk dat deze zowel de geborgenheid als de heterogeniteit biedt, wordt dan aangetast: de heterogeniteit wordt opgeofferd aan de wens tot geborgenheid.

Daarnaast zien we in andere voorbeelden dat fysieke ingrepen in de inrichting van de openbare ruimte niet altijd werken. Ook de binnentuin van het ACA-complex is heringericht met het doel om van het kijkgroen gebruiksgroen te maken voor verschillende groepen met hun eigen bezigheden. Dit heeft tot nu toe weinig resultaat gehad. Aan de andere kant lukt het in Proefpark De Punt wel om verschillende groepen naast elkaar en op hun eigen manier van 'het landje' gebruik te laten maken. Waarin ligt het verschil?

Het verschil ligt wellicht daarin, dat voor de gewenste geborgenheid soms meer nodig is dan alleen het toewijzen van een plek. De bewoners moeten zich de ruimte kunnen toe-eigenen, zich verbinden met de plek. Daarbij is het van belang dat het ontwerp in samenhang wordt gezien met het proces en het beheer. In het ACA-complex is in betrekkelijk korte tijd en met een grote invloed van professionele ontwerpers een ontwerp gemaakt dat vervolgens door de bewoners alleen maar werd gebruikt. Dit proces verschilt eigenlijk niet zoveel van de standaard ontwerpprocedure. Het resultaat ligt ook dicht aan tegen de frictieloze ruimte, met de nadruk op scheiden van groepen. Bij De Punt is het ontwerp en het beheer juist overgelaten aan de bewoners zelf en niet meer geregisseerd door de gemeente. Hoe het eruitziet verandert voortdurend onder invloed van de materialen (wilgentakken, klinkers, aarde, bakken violen) die ze op de kop kunnen tikken en van wat de bewoners van hun tuintjes maken. Daardoor gaan omwonenden het terrein beschouwen als een soort verlengstuk van hun woning waar een stuk van hun sociale leven zich gaat afspelen (tuinieren, barbecue, filmvoorstelling en dergelijke). Maar het is geen voorbeeld van een 'nette' openbare ruimte. Niet iedereen in de buurt is blij met de rommeligheid die het uitstraalt.

Hoe moeten gemeenten met dit soort vormgeving omgaan? Hoe past dit in de door de diensten beoogde ruimtelijke continuïteit van stedelijk interieur? Welke plekken zijn het meest stedelijk en anoniem, en welke hebben een sterke, tijdgebonden identiteit? Wat is de kritische maat van toe-eigening? Naar verwachting zal de overheid in de komende tijd steeds minder producent van de openbare ruimte worden; gemeentebesturen zullen meer meeliften op autonome krachten die de openbare ruimte differentiëren. Afhankelijk van de initiatiefnemer en de beheerder kunnen nieuwe vormen en gradaties van openbaarheid ontstaan. Het publiek kan verschillen: zie de (homogene en heterogene) projecten als Le Medi en De Punt. Maar ook de relatie tot het omringende openbaar domein varieert: sommige ruimtes zijn daadwerkelijk fysiek afgesloten, andere verschillen alleen maar in gebruik of beheer. Gemeentebesturen zullen strategieën moeten ontwikkelen die deze

private, toegeëigende plekken op een logische manier koppelen aan het stelsel van publieke ruimtes in de stad. Daarbij zou het goed zijn niet alleen te denken aan gelijkheid maar ook aan differentiatie. Op die manier zal de leefbaarheid in stadswijken kunnen worden vergroot.

Noten

- 1) We kijken hierbij naar de verandering van de stedelijke structuur op een laag schaalniveau. Dit schaalniveau ligt dus nog *onder* dat van de wijk, maar speelt zich – in termen van stedelijke woonmilieus – af in het ‘hoogstedelijk woonmilieu’, het ‘stedelijk woonmilieu’ en het ‘woonmilieu bij stedelijk groen’. Het gaat om openbare ruimte, maar niet om grootschalige openbare ruimte zoals een station, vliegveld, of evenemententerrein.
- 2) Overigens is de onzekerheid essentieel voor het gevoel van onveiligheid in de buurt. Als mensen vertrouwd zijn met de buurt in de zin dat ze precies weten dat ze de ander moeten *wantrouwen*, voelen ze zich meestal juist weer een stukje veiliger, omdat ze van tevoren weten hoe ze de ander moeten bejegenen (Blokland-Potters 2009: 182-183).
- 3) Stand bij de verkoop van 84 van de 93 woningen (Meier 2009).

Van ommeland naar kleurrijk stedelijk mozaïek

Willemieke Hornis & Jan Ritsema van Eck

6.1 Inleiding

Het gebied om de stad heen wordt in Nederland nog vaak aangeduid met de ouderwetse term ‘ommeland’. Ook in de *Nota Ruimte* wordt gesproken over ‘stad en ommeland’. Stad en ommeland – de term zegt het eigenlijk al – zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Niet alleen ruimtelijk, maar juist ook functioneel zijn beide door de tijd heen steeds meer met elkaar verweven geraakt. Met de suburbanisatie in de jaren zestig ontstond het huidige stadsgewest doordat veel mensen van de stad verhuisden naar het ommeland, terwijl ze in de stad bleven werken. Deze suburbanisatie vond plaats in de vorm van nieuwe steden, uitbreidingen van dorpen, verspreide bebouwing en stadsuitbreidingen.

Gezien deze functionele en bovendien dynamische samenhang tussen stad en het gebied eromheen ligt het voor de hand om in een studie naar de ruimtelijke herschikking van de stad ook specifiek te kijken naar het ommeland van de stad (zie ook Asbeek Brusse, Van Dalen & Wissink 2002). Het gebied is van groot belang, als is het alleen maar omdat er inmiddels net zo veel mensen wonen als in de stad zelf. Bovendien is de functionele betekenis van het ommeland als plek in de stedelijke organisatie in de loop der tijd veranderd.

In de eerste suburbanisatiegolf had het ommeland vooral een woonfunctie. Deze ontwikkeling leidde elke ochtend en avond tot pendelstromen tussen de stad en het ommeland, en daarmee tot het ontstaan van stadsgewesten. Inmiddels zijn er in het ommeland ook andere functies ontstaan; na het wonen zijn ook het werken en andere voorzieningen gedecentraliseerd. In hoofdstuk 7 wordt uitgebreider ingegaan op het ontstaan van perifere detailhandelcentra.

In de eenentwintigste eeuw is er een nieuwe verhouding zichtbaar tussen stad en ommeland. Niet langer is het vanzelfsprekend dat de bewoners georiënteerd zijn op ‘hun’ centrale stad. Door verscheidene maatschappelijke ontwikkelingen, zoals een toename van de vervoersmogelijkheden, een stijging van het opleidingsniveau en meerdere werkzame personen in één huishouden, zijn bewoners (al dan niet gedwongen) hun werk en vertier ook in andere steden gaan zoeken.

Het is daarom zeer de vraag of de klassieke opvatting van het stadsgewest en daarmee van de betekenis van het ommeland – laten we het voor het gemak maar even ouderwets ommeland blijven noemen – binnen dat stadsgewest (nog steeds) wel de juiste is.

Om de betekenis van het ommeland als plek binnen de stedelijke organisatie en binnen het stadsgewest te begrijpen, kijken we in dit hoofdstuk naar het vóórkomen van functies. Hierbij gaan we met name in op de woonfunctie en zogenoemde uitsorteringprocessen. Daarnaast onderzoeken we de relaties die het ommeland heeft met de centrale stad en de rest van de omgeving, door te kijken naar verplaatsingspatronen van en naar het ommeland. Welke mensen wonen er in het ommeland, welke oriëntatie hebben die bewoners en hoe aantrekkelijk is het ommeland?

Onder het ommeland verstaan we hier de indeling van stad en ommeland zoals gehanteerd in Het nieuwe ommeland (Hornis & Ritsema van Eck 2007). Het ommeland is het gebied dat in de periode 1985-2005 binnen de stedelijke invloedssfeer viel, geoperationaliseerd als een bovengemiddelde afhankelijkheid voor meerdere activiteiten van de stad, gemeten in verplaatsingspatronen naar de stad. De stad is in dit geval één van de vierentwintig meest centrale steden, gemeten in binnenkomende stromen voor verschillende activiteiten.

Aan de hand van drie casestudies, waarin historie en beleid aan de orde komen, schetsen we een beeld van de verschillende rollen die het ommeland kan spelen in de stedelijke regio, en de factoren die daarop van invloed zijn. Deze casestudies dienen als voorbeeld voor diverse ommelandmilieus die van elkaar verschillen in fysieke verschijningsvorm en functie voor de bewoners. We hebben hierbij gekozen voor een dorp in de buurt van Zwolle, te weten Dalfsen, een groeikern nabij Utrecht, namelijk Nieuwegein, en een tussen twee steden ingeklemd dorp in Brabant, Rijen. De eerste twee genoemde casestudies komen terug in het beeldessay in deze Staat van de Ruimte.

Ten slotte staan we stil bij de mobiliteit (het aantal verplaatsingen en het aantal kilometers per verplaatsing) van de bewoners van het ommeland, en de invloed van de fysieke omgeving daarop. De afstemming tussen mobiliteitsbeleid en ruimtelijke ordening vormt immers een belangrijk thema als het gaat om verstedelijking op regionaal niveau. Dit is ook van belang in discussies over een duurzame stad.

6.2 Vóórkomen van huishoudens en functies

Sinds de jaren zeventig is er op een aantal terreinen sprake geweest van deconcentratie van functies. Eerst van mensen, vervolgens ook van andere functies. Niet voor alle functies en groepen geldt dit echter in dezelfde mate. We zien dat tegenwoordig net iets meer dan de helft van de totale bevolking in de stadsgewesten in het ommeland woont. Omdat er sprake is van selectieve migratiestromen is er een ruimtelijke uitsorting in het stadsgewest ontstaan. Voor eenpersoonshuishoudens en eenoudergezinnen geldt dat de meerderheid in de stad woont. Huishoudens met meer dan één volwassene zijn daarentegen oververtegenwoordigd in het ommeland, met name als zij één of meerdere kinderen hebben. De leeftijdsopbouw bevestigt dit beeld. In de stad wonen de meeste jongeren, vaak alleenstaand, terwijl kinderen en mensen van middelbare leeftijd (dus hun ouders) vaker in het ommeland zijn te vinden. Voor wat betreft de woonfunctie zien we dus dat het ommeland een andere functie heeft dan de stad.

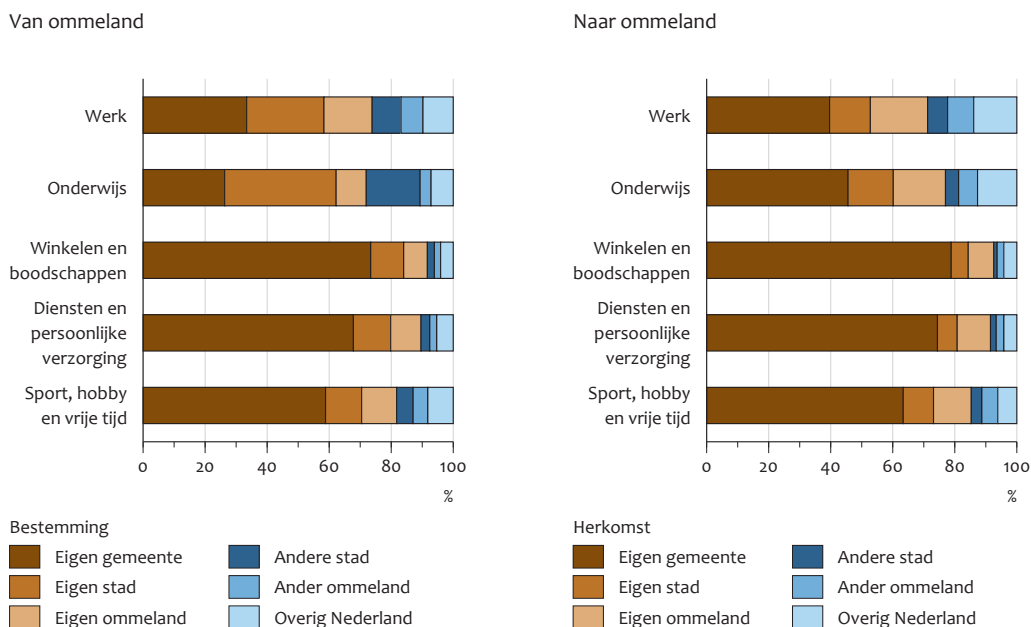
Ook voor andere functies dan het wonen geldt dat er sprake is van uitsortering. Niet alle functies zijn immers gedeconcentreerd en ze zijn niet allemaal even eenduidig. Bepaalde winkelbranches (ten behoeve van de dagelijkse voorzieningen of bijvoorbeeld bouwmarkten), komen relatief vaker voor in het ommeland, maar winkels op het terrein van mode en luxegoederen zijn juist nog steeds geconcentreerd in de stad. Culturele voorzieningen als musea, bioscopen en theaters zien we relatief vaak in de stad en groenrecreatieve en sportvoorzieningen logischerwijs in het ommeland. En hoewel ook de werkgelegenheid deconcentreert – het aantal banen in het ommeland groeit harder dan in de stad –, is in het ommeland het aanbod van werkgelegenheid in de industrie relatief groter dan het aanbod in de commerciële dienstverleningssector.

6.3 Relaties tussen plekken in het stadsgewest

Hierboven constateren we dat het ommeland inmiddels meer is dan de klassieke opvatting van ‘suburbia’, een plek waar alleen huizen te vinden zijn die onderdak moeten bieden aan mensen uit de stad. In het Nederlandse ommeland zijn ook werkgelegenheid en andere functies te vinden. Om te weten wat daarvan de consequentie is voor het functioneren van het stadsgewest, en met name voor de positie van het ommeland daarbinnen, moeten we kijken naar hoe en door wie deze functies in het ommeland gebruikt worden. Daarvoor kijken we naar de verplaatsingspatronen van en naar het ommeland voor verschillende activiteiten (werken, onderwijs volgen, winkelen, recreëren enzovoort). Waar mensen naartoe gaan verschilt uiteraard per activiteit. Dagelijkse voorzieningen zijn, ook in het ommeland, dichterbij huis te vinden en boodschappen doen mensen nog steeds het liefst zo dicht mogelijk bij huis. Maar ook voor werk blijft ongeveer een derde deel van de mensen uit het ommeland in de eigen gemeente. Twee derde werkt buiten de eigen gemeente. En alhoewel er per saldo dagelijks meer mensen uit het ommeland vertrekken dan dat er binnen komen, is het gemiddeld aantal mensen dat het ommeland als bestemming heeft aanzienlijk. Voor elke acht mensen uit het ommeland die buiten de eigen gemeente werken, komen er ongeveer zes anderen binnen.

Als we verder inzoomen op de verplaatsingspatronen, en kijken waar de mensen vandaan komen en naartoe gaan, zoals weergegeven in figuur 6.1, zien we dat de eigen centrale stad nog steeds de belangrijkste bestemming is buiten de eigen gemeente, met name voor beroeps- en hoger onderwijs, maar ook om te werken. Toch komen ook andere plekken vaak voor als bestemming om te werken. Een andere gemeente in hetzelfde stadsgewest komt op de tweede plaats, gevolgd door gemeenten in andere stadsgewesten of daarbuiten. Voor onderwijs is het ommeland toch vooral aangewezen op de steden. Het deel dat onderwijs volgt buiten de eigen gemeente doet dat vooral in de eigen stad en daarna volgt een andere stad.

Na de eigen gemeente is het eigen ommeland de grootste herkomstcategorie van mensen die naar een gemeente in het ommeland komen (zie figuur 6.1). Mensen uit de stad, of het nu de eigen stad is of een andere stad, komen toch minder vaak naar een plek in het ommeland dan andersom. Dit zal voor een deel te verklaren zijn door nabijheid, maar ook omdat in de stad nu eenmaal veel werkgelegenheid en andere voorzieningen zijn. Deconcentratie leidt wel tot enige omgekeerde pendel, maar toch voornamelijk tot kriskrasrelaties tussen plekken in het ommeland zelf.



Bron: RWS (MON) (2006-2007); bewerking PBL

Ontwikkelingen en differentiatie

Het hierboven geschetste beeld van 2006-2007 verschilt niet sterk van eerdere jaren, teruggaand tot 1985, die we geanalyseerd hebben. Wel blijkt uit een eerdere analyse van de jaren 1985 tot 2003 dat andere stromen die meer passen bij netwerkwedsteden, zoals kriskrasstromen binnen ommelands en tussen stadsgewesten en omgekeerde pendel (van stad naar ommeland) meer toenemen dan de andere, maar op het totaal aantal verplaatsingen is deze ontwikkeling beperkt. We kunnen daarmee constateren dat het Nederlandse stadsgewest sinds de jaren tachtig al een policentrisch karakter heeft, en dat dit karakter door de tijd langzaam sterker wordt.

Dit is misschien ook niet verwonderlijk, wanneer we ons realiseren dat het ommeland in Nederland geen lege vlakte was voordat er suburbanisatie plaatsvond. Er waren al dorpen en stadjes te vinden met de bijbehorende voorzieningen en werkgelegenheid. En bovendien was de suburbanisatie in Nederland sterk geleid, met als voorbeeld de groeikernen in de jaren zeventig, en bevatten de ruimtelijke plannen vaak ook expliciet andere functies dan alleen wonen.

Om beter inzicht in het policentrisch karakter van het stadsgewest te krijgen, hebben we gekeken naar de individuele stadsgewesten. Op basis van een clusteranalyse van de verplaatsingsstromen in het ommeland van 1985 tot 2003 per stadsgewest zijn vijf typen ommelands gedefinieerd (Hornis & Ritsema van Eck 2008). Het eerste type zijn de ommelands rond dominante steden, de grootste steden zoals Rotterdam en Amsterdam. Dit ommeland is aan de ene kant nog steeds sterk georiënteerd op de eigen centrale stad, maar er zijn aan de andere kant ook relatief veel kriskrasstromen binnen het ommeland. Het tweede type wordt gevormd door

de ommelanden rond Leeuwarden, Zwolle en Enschede. Deze klassieke ommelanden worden gekenmerkt door een sterke oriëntatie op de eigen centrale stad én de eigen gemeente en gebieden buiten de stadsgewesten. Ingeklemd ommeland in Zuid-Limburg en het ommeland van Hilversum vormen het derde type. Deze kennen relatief veel stromen vanuit en naar andere steden en ommelanden. Nog sterker ingeklemd zijn de ommelanden in de Randstad rond Haarlem, Delft en Leiden, het vierde type. Hier is sprake van sterk overlappende invloedssferen. Een tussenvorm van deze vier typen tenslotte, die gemiddeld scoort op alle kenmerken, wordt gevormd door de ommelanden in de overgangszone in Brabant en Gelderland, zoals het ommeland van Tilburg.

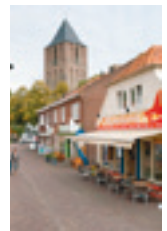
De verschillen tussen de typen ommelanden zijn onder meer te verklaren door de spreiding van functies in het stadsgewest enerzijds en door de geografische ligging anderzijds. Vooral in de gebieden rond de vier grote steden is er sprake van deconcentratie van stedelijke functies, wat de kriskrasstromen verklaart. Omdat een aantal gemeenten in dit ommeland ook aantrekkelijk wordt voor mensen die in de stad wonen, wat zichtbaar wordt in bijvoorbeeld omgekeerde pendelstromen, ontstaan hier zelfs stedelijke centra in het ommeland.

Waar de invloedssferen van de stad overlappen en de ommelanden ingeklemd liggen, zien we ook meer netwerkvorming. In de klassieke ommelanden, die geïsoleerd liggen in de periferie, is de interactie met andere steden en ommelanden gering.

6.4 Casestudies

Hierboven hebben we geconstateerd dat er verschillende plekken zijn in het ommeland, waarin andere functies voorkomen en die een andere positie hebben in de stedelijke regio. Om een beter begrip te krijgen van de ontwikkelingen door de tijd, en de verschillen tussen plekken in het ommeland, hebben we drie cases geselecteerd, die we hieronder beschrijven. We schetsen aan de hand van deze drie cases een beeld van de verschillende betekenissen die het ommeland kan hebben en de factoren die daarop van invloed zijn, waaronder het beleid. We hebben hierbij gekozen voor:

- een groeikern nabij Utrecht, namelijk Nieuwegein, als voorbeeld van een plek in de nabijheid van een grote stad die zelf een centrumfunctie heeft;
- een tussen twee steden ingeklemd dorp in de overgangszone in Brabant, namelijk Rijen;
- een dorp in de buurt van Zwolle, te weten Dalfsen, als voorbeeld van een klassiek ommeland.



6.4.1 Nieuwegein

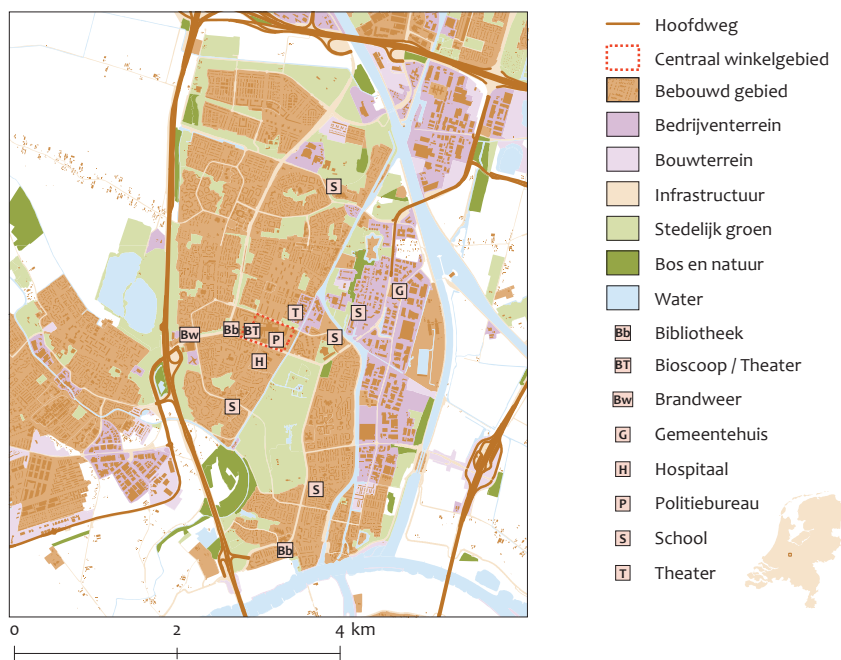
In 1958 stelt de Commissie voor het Westen des Lands voor om het gebied ten zuiden van de A12 te bestemmen als overloop voor Utrecht. De nieuwe satellietstad van Utrecht moet een woonwerkgebied worden dat wel een nauwe relatie heeft met Utrecht, maar er (fysiek en bestuurlijk) geen onderdeel van uitmaakt. In 1968 wordt het gebied van de gemeente Jutphaas en Vreeswijk, toen 12.000 inwoners groot, aangewezen tot groeikern en in maart 1971 is de nieuwe gemeente Nieuwegein een feit.

Uitgangspunten van het structuurplan voor de nieuwe groeikern zijn een woongebied met een nieuw centrum tussen Juthaas en Vreeswijk, een laddervormig wegennet voor de ontsluiting van de wijken en een uitgebreid openbaar vervoernet. Ook werkgelegenheid is een belangrijk onderdeel van de voorziene ontwikkeling van Nieuwegein. Tussen het Lekkanaal en het Merwedekanaal moet een zone voor (grootschalige) industriële activiteiten komen, en in het centrum moeten kantoren komen. Op den duur voorziet de gemeente een situatie waarin een evenwicht zou ontstaan tussen het aantal in Nieuwegein woonachtige beroepspersonen en het aantal arbeidsplaatsen. Nieuwegein wordt in het plan dan ook beschouwd als onderdeel van het stadsgewest Utrecht, conform de *Tweede Nota*.

Keuzevrijheid staat daarbij centraal. Mensen moeten kunnen kiezen uit het grote aanbod van werkgelegenheid, onderwijs en andere voorzieningen in het hele

Ligging voorzieningen Nieuwegein, 2008

Figuur 6.2



Bron: CBS Bodemstatistiek (2006); Locatus (2008); Topografische kaart

Utrechtse stadsgewest. Het beeld dat wordt geschetst van de toekomstige ruimtelijke structuur van het hele gebied binnen een straal van ongeveer 15 kilometer rondom Utrecht is dat van de uiteengelegde stad, waar mensen op de ene plek wonen, op de andere werken, en weer op een andere plek gebruikmaken van voorzieningen en dat allemaal binnen acceptabele reisafstand. De grote aandacht voor verkeer en vervoer, met een sterk accent op de auto, moet dit faciliteren. Daartegenover staat dat de woning moet dienen als thuishaven, en de woonomgeving een herkenbare identiteit en structuur moet hebben. Daarvoor is een duidelijke geleiding in wijken en buurten met de daarbij behorende voorzieningen nodig.

Ondanks de soms stagnerende ontwikkeling van Nieuwegein vanwege de economische recessie aan het eind van de jaren zeventig, wonen er in 1982 in Nieuwegein 50.000 mensen. Cityplaza, het centrum van Nieuwegein, wordt geopend en in 1983 gaat de sneltram van en naar Utrecht rijden. In maart 1984 is de opening van het St. Antonius Ziekenhuis, dat was verhuisd van een oude stadswijk in Utrecht. Het ziekenhuis had bewust gekozen voor Nieuwegein vanwege de bereikbaarheid en ruimte.

In 1988 is Nieuwegein formeel groeikern-af. Daarmee start het denken over de toekomst van Nieuwegein in tijden van stabilisatie in plaats van groei. Stilstand betekent volgens de gemeente achteruitgang. Alle aspecten van de mogelijke ontwikkelingen moeten in overweging worden genomen. In de structuurvisie uit 1990 wordt nieuwbouw van 7.500 woningen en een luxueus kantorenpark gepland. In de onderligger van de visie, de structuurschets, verschuift het accent van Nieuwegein als onderdeel van het stadsgewest naar Nieuwegein als zelfstandige, zelfvoorzienende stad: 'Het structuurplan [uit 1969] beschrijft Nieuwegein in een stadsgewestelijke context. En wel op een zodanige manier dat dit stadsgewest wordt gezien als een eenheid waarbinnen bewoners functioneren. Nieuwegein als een zelfstandige gemeente, met een eigen dynamiek, een eigen identiteit en een eigen ontwikkeling wordt sterk onderbelicht' (Baaij 1991: 84). De kwaliteit van de woning en de directe woonomgeving zijn daarbij het belangrijkste, maar ook het aanbod van voorzieningen moet de kwaliteit van het wonen vergroten en Nieuwegein levendig maken.

Plannen voor een nieuw centrum worden pas vanaf 2000 gemaakt. Tegelijkertijd met het verschuiven van het accent naar de zelfstandigheid als stad gaat Nieuwegein, veel meer dan bijvoorbeeld Houten, zich ook profileren naar buiten toe. Zo promoot het zichzelf als sportstad van Nederland en wordt de komst van sportbonden naar Nieuwegein gestimuleerd. Ook blijft de stad werken aan het vergroten van de aantrekkingskracht op bedrijven. Dat die aantrekkingskracht er is, blijkt uit het feit dat in 2006 de gemeente meer dan 3.000 bedrijven binnen haar grenzen heeft. De totale werkgelegenheid bedraagt circa 40.000 arbeidsplaatsen, waarvan een aanzienlijk deel wordt ingevuld door werknemers van buiten Nieuwegein.

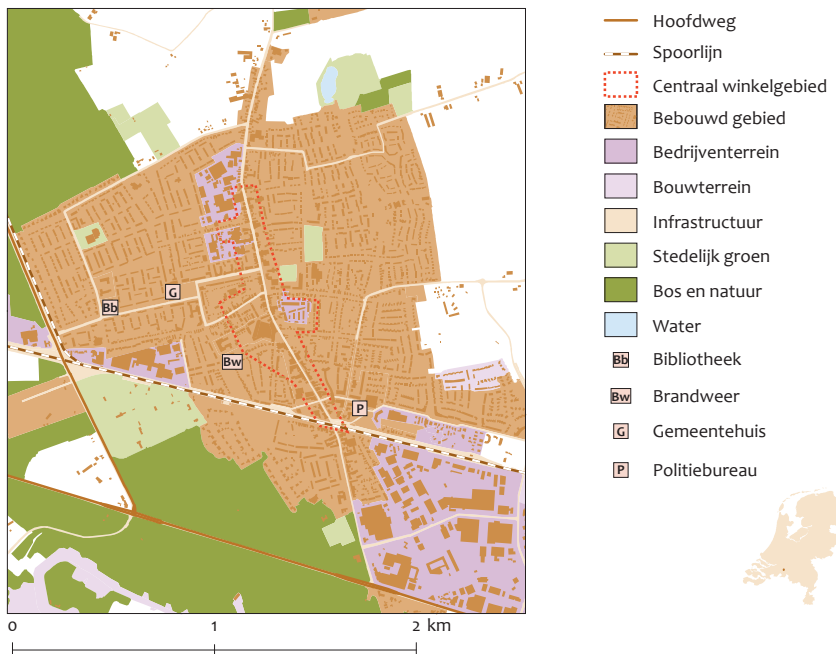
De gemeente start in 2005 met de voorbereidingen voor een nieuwe structuurvisie. De stad kan niet meer uitbreiden en de aandacht verschuift daarom naar beheer en transformatie van bestaand stedelijk gebied. Daarbij wordt benadrukt dat het belangrijk is geen 'eenheidsworst' te creëren, maar verschillende plekken, met verschillende vormen van stedelijkheid. En ook de sociale invalshoek staat centraal. De bevolkingsomvang van Nieuwegein groeit namelijk niet meer – de laatste jaren

krimpt het aantal langzaam richting de 60.000 – en de samenstelling verandert (vergrijzing, afname van het aandeel jongeren, toenemende diversiteit). Nieuwegein heeft zich niet alleen qua grootte, qua voorzieningen en daarmee qua functie in de stedelijke regio ontwikkeld tot een nieuw stedelijk centrum in het ommeland, maar ziet zich nu ook gesteld voor stedelijke opgaven en problemen.

6.4.2 Rijen

Ligging voorzieningen Rijen, 2008

Figuur 6.3



Bron: CBS Bodemstatistiek (2006); Locatus (2008); Topografische kaart

Het verhaal gaat dat Oosterhout in de negentiende eeuw maar nipt de aanleg van een treinstation is misgelopen. De Oosterhoutse afvaardiging van het gemeentebestuur die op weg was naar onderhandelingen over de eventuele aanleg van een station kwam te laat op de afspraak. Het gezelschap wilde liever eerst nog ergens een maaltijd nuttigen. De commissie die de loop van het spoor en de aanleg van stations bepaalde, besloot het station aan het naburige dorp Rijen te gunnen, in plaats van aan het toch veel grotere Oosterhout. In werkelijkheid was het feit dat Rijen op de lijn Breda-Tilburg ligt waarschijnlijk de doorslaggevende reden.

Toeval of toch een bewuste keus vanwege de ligging? De officiële ingebruikname van de spoorlijn Breda-Tilburg op 1 oktober 1863 is voor de ontwikkeling van het dorp Rijen in ieder geval van groot belang. Tot diep in de negentiende eeuw is Rijen een typisch Brabantse agrarische gemeenschap geweest. Naast de landbouw komt in de negentiende eeuw de leerlooierij en schoenmakerij op gang, in de vorm van huisnijverheid. De komst van de spoorlijn betekent voor Rijen een impuls voor

de economische ontwikkeling. In de eerste jaren na opening van de lijn heeft deze vooral betekenis voor de landbouw. Vee kan worden aan- en afgevoerd en het aantal veemarkten in het dorp neemt toe. Na een tijd krijgt de spoorlijn ook betekenis voor de nijverheid. De huiden en andere grondstoffen voor het looiproces kunnen makkelijker het dorp bereiken. In combinatie met de mechanisatie van het productieproces ontstaan er leerfabrieken. Daarmee is de basis gelegd voor de schoenindustrie.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog stijgt de vraag naar leer door grote militaire bestellingen van schoenen en paardenzadels en raakt de industriële ontwikkeling van Rijen in een stroomversnelling. Ook in de loop van de jaren twintig zet de industrialisatie door (De Hoon et al. 2004). Dit geldt niet alleen voor de leerindustrie. Ook andere bedrijvigheid heeft zich na de komst van de spoorlijn in Rijen gevestigd. De steenfabriek is het eerste bedrijf van enige omvang en in 1908 volgt de N.V. Electriscche Weegwerktuigenfabriek. De fabrieken leveren veel werkgelegenheid op en het inwonertal van het dorp groeit snel in het begin van de twintigste eeuw. Rijen overvleugelt al snel het voorheen grotere zusterdorp Gilze en neemt de functie als hoofddorp over. Ook pendelen er dagelijks arbeiders naar de fabrieken. Op de steenfabriek werken veel mensen uit Oosterhout, die te voet komen (De Hoon et al. 2004).

Niet alleen de trein speelt in het vervolg een belangrijke rol bij de aantrekkingskracht van Rijen voor werknemer en werkgevers, ook de in het Rijkswegenplan uit 1932 als Rijksweg bestempelde weg tussen Tilburg en Breda, en later ook de in 1971 gereali-seerde autosnelweg A58, dragen daar in de twintigste eeuw aan bij.

Onlangs de crisis in de jaren dertig en de Tweede Wereldoorlog blijven de leer-looierijen tot in de jaren vijftig de Rijense werkgelegenheid bepalen. Daarna gaat het bergafwaarts met de leerindustrie. De goedkope grond en arbeidskrachten worden in lagelonenlanden gevonden, en internationale transportnetwerken faciliteren deze verplaatsing van de productie. In de jaren tachtig verdwijnen de laatste bedrijven en daarmee ook de typische aanblik van het dorp met zijn vele schoorstenen en niet te vergeten de typische geur (eigenlijk stank) die met de leerindustrie gepaard ging.

Ook de Electriscche Weegwerktuigenfabriek bestaat niet meer. Maar uit de fabriek is Ericsson Telecommunicatie B.V. ontstaan, een bedrijf dat werkgelegenheid biedt aan hoogopgeleide werknemers. Verder zijn onder meer het militair vliegveld gelegen tussen Gilze en Rijen, bedrijven als tijdschriftenuitgever Audax en het uitgebreide winkelapparaat een bron van werkgelegenheid.

De werknemers van deze bedrijven komen niet alleen uit Gilze of Rijen. Integendeel, twee derde van degenen die in Gilze-Rijen werkt, komt uit een andere gemeente, zoals buurgemeenten als Oosterhout en Baarle-Nassau en de nabijgelegen steden Tilburg en Breda.

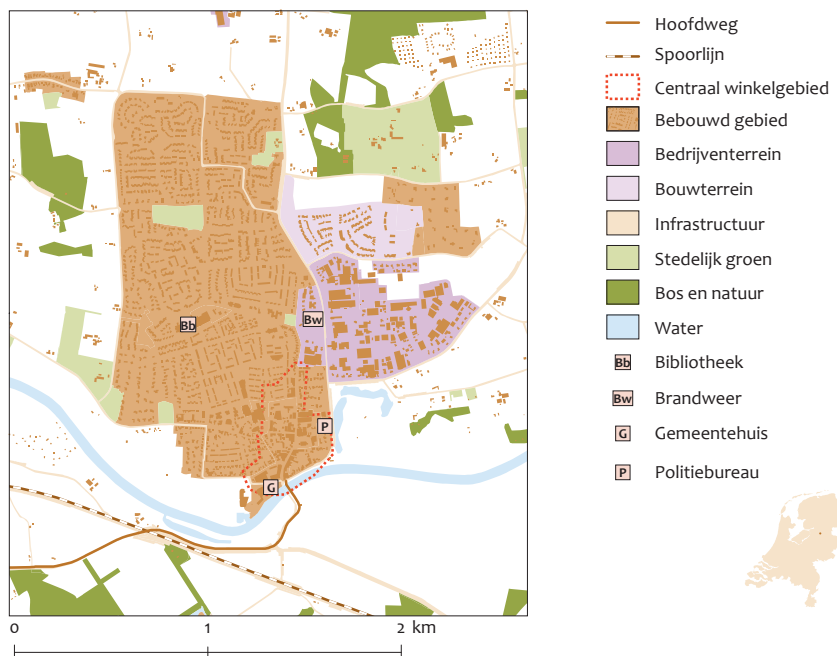
Ook andersom geldt dat de inwoners van Rijen niet alleen op de eigen gemeente zijn georiënteerd. Momenteel telt Rijen ongeveer achttienduizend inwoners. Een groot deel van hen, bijna 70 procent van de beroepsbevolking, werkt in een andere gemeente. Zij pendelen elke dag op en neer naar Tilburg, Breda of zelfs verder, naar bijvoorbeeld Den Haag (op slechts vijf kwartier met het openbaar vervoer). Ook andere gemeenten in het ommeland, zoals Oosterhout, bieden werkgelegenheid voor de Rijenaren.

Uit de ontwikkeling van Rijen blijkt dat de relaties met andere plekken bepalend zijn voor de huidige functie van Rijen. De ligging in het stedelijk netwerk van Brabant, met de komst van de trein als gevolg, is daarbij een drijvende factor geweest. De lijn heeft gezorgd voor de komst van fabrieken en werkgelegenheid, maar maakte ook het pendelen van en naar Rijen mogelijk. Later werd deze functie versterkt door de autobereikbaarheid. Als vestigingslocatie voor bedrijven en bewoners is Rijen aantrekkelijk vanwege de goede ontsluiting en de locatie tussen twee Brabantse steden in. De gemeente wil dan ook volgens haar structuurvisie de kansen die er zijn binnen de stedelijke regio benutten, onder meer door zowel in als uit te breiden met woningen, in combinatie met de ontwikkeling van recreatieve voorzieningen.

6.4.3 Dalfsen

Ligging voorzieningen Dalfsen, 2008

Figuur 6.4



Bron: CBS Bodemstatistiek (2006); Locatus (2008); Topografische kaart

‘Wie vanuit het zuiden Dalfsen nadert, ziet het dorp kalm en lieflijk aan de rivier de Vecht liggen.’ Het begin van zomaar een flaptekst van een oud geschiedenisboek over Dalfsen. Dalfsen, tien kilometer ten westen van Zwolle, is van oudsher een typisch plattelandsdorp. Het heeft een kleine kern met een groot buitengebied. In de landbouw is er duidelijk sprake van schaalvergroting. Steeds meer woningen in het buitengebied hebben geen agrarische bestemming (meer). De werkgelegenheid in het dorp komt voort uit de voorzieningen voor bewoners en bezoekers (detailhandel, recreatie en toerisme en dienstverlening). De gemeente kent relatief veel kleine bedrijven en van oudsher ligt het accent op autonome groei.

Dalfsen (kern en buitengebied) heeft ruim 10.000 inwoners. Het aandeel 65-plussers is er hoger dan in de rest van Nederland, maar daarentegen wonen er ook relatief veel (grote) gezinnen met kinderen. De woningvoorraad bestaat voor 97 procent uit eengezinswoningen en voor 3 procent uit meergezinswoningen. De meeste eengezinswoningen zijn koopwoningen (80 procent). Onder meer door de afwezigheid van werkgelegenheid in Dalfsen, maar ook vanwege het aanbod van werkgelegenheid aan de oostkant van Zwolle (IKEA en bedrijventerrein Hessenpoort), is Dalfsen in de loop der tijd een forenzengemeente geworden: ongeveer 60 procent van de werkende inwoners van Dalfsen werkt in een andere gemeente. Ook voor onderwijs zijn de inwoners van Dalfsen afhankelijk van Zwolle. Zo gaat 61 procent van alle leerlingen uit Dalfsen in Zwolle naar het voortgezet onderwijs. Dalfsen heeft een belangrijke functie voor dagelijkse en publieke basisvoorzieningen voor Dalfsen en andere dorpen in de directe omgeving. Het winkelaanbod is gevarieerd: er zijn basisscholen, voorschoolse voorzieningen en zorgcentra voor ouderen. Daarnaast zijn er politie, brandweer en een ambulancepost voor de wijde omtrek. Ook op sportief en recreatief gebied biedt Dalfsen veel voorzieningen; niet alleen voor de eigen bevolking, maar ook voor mensen van daarbuiten, waarbij de ligging aan de Vecht een belangrijke asset is. Jaarlijks kent het toerisme in Dalfsen ruim 300.000 overnachtingen. Dit betekent dat het aantal tijdelijke inwoners in het hoogseizoen het aantal permanente inwoners kan overstijgen. Voor meer hoogwaardige en stedelijke voorzieningen voorziet Zwolle in een groot deel van de behoefte. De nabijheid én bereikbaarheid faciliteert deze afhankelijkheid van Zwolle. De kern Dalfsen is per auto via de nationale rijksweg N34 en de provinciale weg N340 bereikbaar. De stoptrein tussen Zwolle en Emmen stopt elk half uur uit beide richtingen in Dalfsen. Verder is er een buslijn naar en van Zwolle.

De thema's die in het beleid in Dalfsen spelen (sinds 2001 gefuseerd met Nieuwleusen), zijn typerend voor een plattelandsgemeente onder de rook van een provinciestad. Enerzijds is er sprake van vergrijzing, anderzijds groeien er veel jongeren op, die volgens de gemeente dreigen weg te trekken bij gebrek aan starterswoningen. Ook vreest de gemeente dat er leegstand van winkels zal optreden omdat het voorzieningenpeil onder druk staat. Er was een tijd sprake van het verdwijnen van de weekmarkt en het college maakte zich druk om de aanrijtijden van ambulance, politie en brandweer. De gemeente wil zich richten op groen en recreatie, onder meer door het waterfront te ontwikkelen. Dit moet samengaan met plattelandsontwikkeling en verbreding van de landbouw, maar de consequentie daarvan voor de economische vitaliteit van de landbouw zelf staat nog ter discussie.

Ook de positiebepaling in de regio is de laatste decennia een actueel politiek thema in Dalfsen, juist onder meer vanwege de geschetste situatie en problemen. Na de fusie met Nieuwleusen wordt er nu alweer over een fusie met buurgemeenten Ommen en/of Staphorst gesproken.

6.4.4 Resumé

De drie cases hierboven laten drie verschillende plekken in het ommeland zien. De plekken verschillen van elkaar qua ontwikkeling en qua positie in de stedelijke regio. Nieuwegein is het voorbeeld van een plek waar het ommeland zich heeft

ontwikkeld tot een nieuw stedelijk centrum. Deze ontwikkeling vond plaats met name onder invloed van het verstedelijkingsbeleid van het Rijk. Er wonen niet alleen veel mensen, er zijn ook veel bedrijven en hoogwaardige voorzieningen te vinden, waaronder een groot ziekenhuis.

De ontwikkeling van Rijen is vooral bepaald door de ligging tussen twee steden in, en de infrastructurele verbindingen tussen die twee steden, waardoor Rijen goed bereikbaar en ontsloten is. De oriëntatie van bewoners van Rijen is diffuus. Rijen is daarmee een dorp geworden dat niet als onderdeel van het ommeland ondergeschikt is aan de stad, maar dat juist een strategische ligging heeft tussen twee steden in.

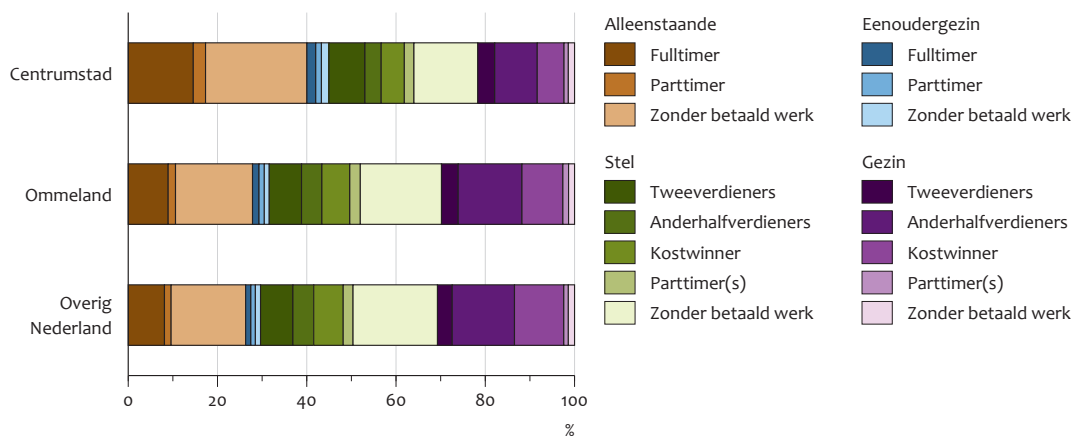
Dalfsen is een voorbeeld van een dorp in het ommeland, dat voor werkgelegenheid en hoogwaardige voorzieningen is aangewezen op de centrale stad, in dit geval Zwolle.

6.5 Verplaatsingen per huishoudentype en mobiliteitseffecten

Het ommeland kan gezien worden als plek voor bewoners binnen een stedelijke organisatie van waaruit activiteiten worden ondernomen die leiden tot relaties tussen plekken en mobiliteitseffecten. Om deze betekenis van het ommeland beter te begrijpen moeten we vanuit een tijdruimteperspectief kijken naar verplaatsingspatronen. Tijd is in deze benadering een schaarse hulpbron die leidt tot ruimtelijke beperkingen. Er zitten immers maar 24 uur in een dag, waarin verschillende activiteiten moeten plaatsvinden, en een mens is niet deelbaar. Om activiteitenpatronen in het ommeland te begrijpen, dat wil zeggen verplaatsingen en het motief, de ruimtelijke neerslag en mobiliteitseffecten van deze verplaatsingen, moeten deze worden gerelateerd aan de verschillende mogelijkheden en beperkingen die de personen in het ommeland ondervinden. Deze zijn gelegen in de fysieke en ruimtelijke mogelijkheden, maar bijvoorbeeld ook gerelateerd aan hun werk- en huishoudensituatie. Hierbij moet worden opgemerkt dat de relatie tussen fysieke omgeving en verplaatsingsgedrag niet eenduidig is. Er wordt vaak gesteld dat huishoudens in suburbane gebieden wonen vanwege de *site* – dit is immers ook de verklaring voor de uitsortering van huishoudens – en niet vanwege *situation*, de mogelijkheden die het ommeland biedt voor het realiseren van activiteitenpatronen. Desondanks is het mogelijk dat het verband andersom ligt. Dan wordt het verplaatsingsgedrag van bewoners van het ommeland niet veroorzaakt door hun fysieke omgeving, maar zijn zij juist in het ommeland gaan wonen omdat dit hun activiteitenpatroon en de daarbij horende verplaatsingen faciliteert. En hoewel we verschillende huishoudentypen onderscheiden en zo corrigeren voor samenstellingseffecten, dan nog kan er sprake zijn van deze zogenaamde zelf-selectie op basis van (lifestyle) voorkeuren voor modaliteit, verplaatsingsgedrag et cetera.

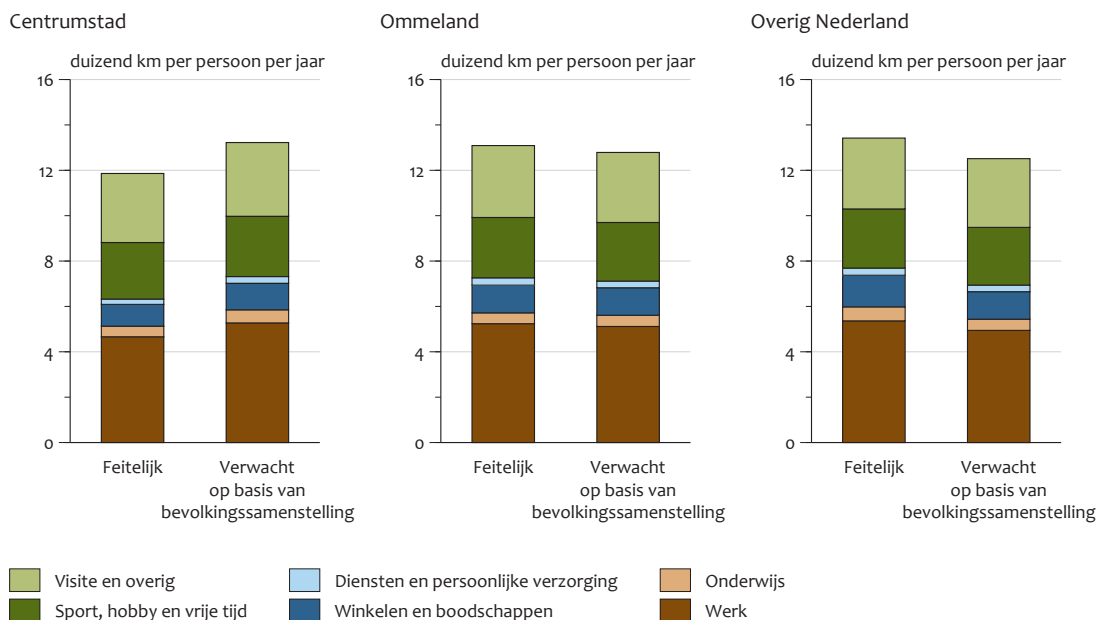
Eerder zagen we al dat in de stad alleenstaanden zijn oververtegenwoordigd en in het ommeland gezinnen. Als we naast de huishoudenssituatie ook kijken naar de werksituatie, zoals weergegeven in figuur 6.5, dan valt op dat de stellen die in de stad wonen (met of zonder kinderen), vaker allebei fulltime werken, terwijl de huishoudens in het ommeland (stellen met of zonder kinderen) vaker parttime werken. In gebieden buiten de stadsgewesten komt vaker het traditionele kostwinnersgezin voor. Dit beeld bevestigt de uitsortering, zoals we die al eerder constateerden.

Figuur 6.5 Bevolkingssamenstelling per type gemeente, 2006 – 2007



Bron: RWS (MON) (2006-2007); bewerking PBL

Figuur 6.6 Mobiliteit per motief, 2006 – 2007



Bron: RWS (MON) (2006-2007); bewerking PBL

Wanneer we kijken naar het aantal verplaatsingen per lid van het huishouden van achttien jaar en ouder, dan zien we dat de verschillen tussen stad, ommeland en overig Nederland heel gering zijn (MON; figuur niet opgenomen). De verschillen in bevolkingssamenstelling tussen deze gebieden leiden blijkbaar nauwelijks tot verschillen in mobiliteitsgedrag tussen de gebieden.

Als we kijken naar de afgelegde kilometers per persoon per jaar, dan zijn er wel duidelijke verschillen tussen stad, ommeland en overig Nederland, zoals blijkt uit figuur 6.6. De mobiliteit van stadsbewoners is kleiner dan die van de bewoners van het ommeland, en die is weer kleiner dan die van de overige Nederlanders. Vooral in het woon-werkverkeer, het bezoek van diensten, persoonlijke verzorging en winkelen en boodschappen is de afgelegde afstand van stedelingen aanzienlijk kleiner dan die van bewoners van de andere twee gebieden. De afstand die wordt afgelegd voor het volgen van onderwijs is in de stad en het ommeland aanzienlijk kleiner dan in overig Nederland. Op zich is het weinig verrassend dat in de stad, met zijn grote concentraties van bevolking, werkgelegenheid en voorzieningen, de afgelegde afstanden relatief kort zijn. Maar ligt dit aan de stad of aan de stadsbewoners? Met andere woorden: in hoeverre is dit toe te schrijven aan locatiekenmerken en in hoeverre aan de bevolkingssamenstelling? Om dit na te gaan is in figuur 6.3, naast de feitelijke mobiliteit, voor de drie gebieden ook de verwachte mobiliteit weergegeven op basis van de bevolkingssamenstelling. Op basis van leeftijd, huishoudentype, arbeidsmarktstatus en opleiding is de bevolking ingedeeld in 171 categorieën. Vervolgens is voor iedere categorie aangenomen dat het mobiliteitsgedrag in de stad, het ommeland en de rest van Nederland gelijk is. Op grond van het voorkomen van die categorieën kan dan de verwachte gemiddelde mobiliteit van de stadsbewoners, van de bewoners van het ommeland en die van de overige Nederlanders worden berekend. Opvallend genoeg blijkt de verwachte mobiliteit het omgekeerde patroon te vertonen van wat we feitelijk waarnemen: de verwachte mobiliteit van stadsbewoners is juist groter dan die van de andere groepen en de verwachte mobiliteit van de overige Nederlanders is het kleinst. In de stad woont een aantal groepen die landelijk gezien het meest mobiel zijn (hoogopgeleiden, studenten, tweeverdieners). Het lijkt erop dat deze groepen er in de stad in slagen hun aantal afgelegde kilometers te beperken; iets wat mede kan bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de stad voor deze groepen. Het ommeland neemt in veel opzichten een tussenpositie in tussen de stad en overig Nederland. Dit zal deels komen door de ruimtelijke configuratie. Ten eerste doordat de concentraties en dichtheden van bevolking, werkgelegenheid en voorzieningen er kleiner zijn dan in de stad, maar groter dan in de rest van Nederland. Ten tweede doordat bepaalde typen werkgelegenheid en voorzieningen op hoog niveau nog altijd in de centrale steden geconcentreerd zijn, en de afstanden naar deze centraalstedelijke concentraties in het ommeland groter zijn dan in de stad maar kleiner dan in overig Nederland. Het feit dat andere typen werkgelegenheid en voorzieningen vooral in het ommeland zijn geconcentreerd, weegt hier blijkbaar niet (geheel) tegenop: voor alle bevolkingsgroepen geldt dat de mobiliteit in verplaatsingen en personen-kilometers in het ommeland groter is dan in de stad.

6.6 Synthese

In dit hoofdstuk hebben we laten zien dat het ommeland een specifieke plek is in de stedelijke regio. Een plek met eigen kwaliteiten, eigen mogelijkheden en beperkingen. Dit resulteert in een ruimtelijke uitsortering van huishoudens en functies en maakt het ommeland niet per definitie ondergeschikt aan de stad, zoals in de traditionele opvatting van een stedelijke organisatie. Die traditionele opvatting gaat uit van een concentrische opbouw, waarbij de buitenste ring bestaat uit suburbs

waarvan de bewoners reizen naar de stad en ook voor andere (hoogwaardige) voorzieningen afhankelijk zijn van die stad.

De betekenis van het ommeland in Nederland blijkt juist veel breder dan die klassieke opvatting. Het ommeland is niet alleen een plek om te wonen, maar ook een plek om bijvoorbeeld te werken en te winkelen. We hebben geconstateerd dat het Nederlandse ommeland sinds de jaren tachtig al een policentrisch karakter heeft, en dat dit karakter door de tijd langzaam sterker wordt. Wel verschillen de plekken binnen het ommeland van elkaar als het gaat om de mate waarin het ommeland aantrekkelijk is als bestemming, en de mate waarin er naast de klassieke pendelstroom naar de stad ook andere stromen voorkomen. Vooral rond de grootste steden in de Randstad is er sprake van een netwerkstad. En door de overlap van stedelijke invloedssferen in gebieden waar veel steden bij elkaar te vinden zijn, ontstaan er stedelijke netwerken, waarin ook het ommeland is geïntegreerd.

Van de drie cases is Dalfsen een klassiek voorbeeld van een dorp in het ommeland van de stad, dat is aangewezen op de stad, in dit geval Zwolle, voor werkgelegenheid en hoogwaardige voorzieningen, waaronder voortgezet onderwijs. Dit uit zich in dagelijkse (pendel)stromen naar Zwolle.

Nieuwegein is het voorbeeld van een plek waar het ommeland zich juist heeft ontwikkeld tot een nieuw stedelijk centrum. Deze ontwikkeling vond plaats met name onder invloed van het verstedelijkingsbeleid van het Rijk. Er wonen niet alleen veel mensen, er zijn ook veel bedrijven en hoogwaardige voorzieningen te vinden, zoals een ziekenhuis. De centrumfunctie van Nieuwegein blijkt uit de stromen naar de gemeente toe.

De ontwikkeling van Rijen is vooral bepaald door de ligging tussen twee steden in, en de infrastructurele verbindingen tussen die twee steden, waardoor Rijen goed bereikbaar en ontsloten is. De oriëntatie van bewoners van Rijen is diffuus. De ligging en de bereikbaarheid van Rijen heeft er ook voor gezorgd dat er zich bedrijven hebben gevestigd, wat ook tot inkomende mobiliteitsstromen heeft geleid. Rijen is daarmee een dorp geworden dat niet als onderdeel van het ommeland ondergeschikt is aan de stad, maar dat juist een strategische ligging heeft tussen twee steden in.

Van belang in dit hoofdstuk is de relatie met mobiliteit. Leiden nieuwe functies in het ommeland en uitsortering van huishoudentypen, werkgelegenheid en voorzieningen daar ook tot nieuwe mobiliteitsstromen? Het aantal kilometers dat een bewoner aflegt, rekening houdend met de huishoudenssamenstelling en andere persoonskenmerken, is in het ommeland hoger dan in de stad, maar weer lager dan gebieden buiten het stadsgewest. De verklarende factor daarvoor, namelijk nabijheid, is in de stad het grootst, en in het ommeland minder, maar wel groter dan daarbuiten. Terwijl het ommeland een specifieke, complementaire functie lijkt te vervullen, wat blijkt uit de uitsortering, lijkt het zo te zijn dat het ommeland qua mobiliteitseffecten eerder een tussenpositie inneemt tussen stad en overig Nederland.

Gezien de constatering in dit hoofdstuk blijkt de term ommeland inmiddels – in ieder geval op sommige plekken – niet meer de juiste. Het woord wekt de suggestie dat de stad het centrum is, en het omliggende land daaraan ondergeschikt, en dat is niet meer het geval; het ommeland heeft zelf veel functies te bieden. Bovendien

beschikt het Nederlandse ommeland over een grote diversiteit aan plekken, zowel qua functie en relaties, als qua historie en ruimtelijke weerslag. De Nederlandse stedelijke regio kan daarom beter worden gezien als een mengmoes van plekken met verschillende vormen van stedelijkheid. In sommige ommelanden is er zelfs sprake van nieuwe stedelijke centra en subcentra, waarmee het stadsgewest policentrisch is. Op andere plekken ontstaan juist hele nieuwe plekken, met een eigen vorm van (semi)stedelijkheid, zoals in Rijen vanwege de strategische ligging tussen steden in. Het is daarom beter om de stedelijke regio te bezien en te benoemen als een mozaïek van plekken binnen het stedelijk veld. Een mozaïek, omdat enerzijds de plekken in dit stedelijk veld verschillen naar stedelijkheid, structuur en aanbod van stedelijke milieus en naar positie, maar anderzijds omdat het ook gaat om de relaties tussen de verschillende plekken in de stedelijke organisatie onderling. De verschillende plekken vormen samen een kleurrijk mozaïek.

6.6.1 Consequenties voor het beleid

In het ruimtelijk beleid zijn de stad en het ommeland en de fysieke en functionele relatie daartussen, een constante. Dat beleid lijkt zich in een spagaat te bevinden. Aan de ene kant probeert het tegemoet te komen aan de ruimtevrage, met name voor wonen, die wordt ingegeven door toenemende welvaart en mobiliteit. En aan de andere kant wil het voorkómen dat ‘Belgische of Amerikaanse toestanden’ ontstaan, het schrikbeeld van ongebreidelde verstedelijking. Deze spanning vertaalt zich in beleid en concepten over uitleg en verdichting (zoals gebundelde deconcentratie, compacte verstedelijking, verdichtingspercentages en de voorkeursvolgorde van bouwen in, aan en nabij de stad), waarin wordt gezocht naar een balans tussen beide.

Behalve waar het gaat om uitleglocaties (van groeikernen tot Vinex-wijken) of beleid over de groenrecreatieve functie van het ommeland, komt het ommeland als aparte beleidscategorie er in het beleid bekaaid van af. Er wordt nog weinig gekeken naar het ommeland als plek binnen de stedelijke regio met specifieke opgaven én kansen. Deze vloeien voort uit de locatie van het ommeland, buiten de centrale stad maar binnen de invloedssfeer van die stad, en de specifieke locatiekenmerken en de aantrekkingskracht daarvan voor bepaalde huishoudens die dit met zich meebrengt. Zoals Van Engelsdorp Gastelaars (2007) bepleit, zou het beter zijn de verschillen tussen stad en ommeland te benutten of te versterken, dan te ontkennen of te bestrijden. Zeker in het nadenken over een duurzame stedelijke ontwikkeling zullen stad en ommeland gezamenlijk maar op hun eigen merites moeten worden beoordeeld, waarbij plekken in het ommeland een specifieke functie kunnen hebben binnen de stedelijke regio. De ontwikkelingen in het ommeland die we in dit hoofdstuk hebben laten zien, deels gepland maar deels ook ongepland, onderstrepen dat. Als de verplaatsingspatronen niet overal even eenduidig zijn en niet per definitie het klassieke, op de centrale stad gerichte stadsgewestmodel volgen, betekent dat dat de verstedelijkingsopgave niet meer opgelost moet worden vanuit het klassiek-stedelijk denken, waarin de stad het centrum en zwaartepunt vormt van het maatschappelijk verkeer. In plaats van het simpelweg uitbreiden van de stad met een nieuwe woonwijk of een zoveelste bedrijventerrein aan de rand van de stad, zou het ruimtelijk beleid de keuze voor locaties voor woningen en bedrijven en hun inrichting moeten baseren op de positie en kenmerken van gebieden in het stedelijk netwerk.

Grootschalige detailhandelsmilieus



David Evers & David Hamers

7.1 Inleiding

Grootschalige winkelvoorzieningen aan de randen van of buiten de steden lokken in Nederland uiteenlopende reacties uit. Symbolisch voor de ambivalente houding ten opzichte van deze zogeheten perifere detailhandel is de uitslag van het referendum in juni 2009 over het plan voor een megawinkelcentrum in Tilburg. Na een fel debat in de stad, de regio en de provincie was het woord aan de Tilburgse bevolking. Het werd een nek-aan-nekrace: 46,5 procent stemde voor de shoppingmall, 53,1 procent was tegen.

De bouw van en de plannen voor grootschalige winkelvoorzieningen buiten het oude stadscentrum en de bestaande wijkwinkelcentra zijn onderdeel van een bredere ontwikkeling van ruimtelijke decentralisatie. In de afgelopen decennia is een toenemend deel van de bedrijvigheid verplaatst van binnenstedelijke locaties naar de randen van stedelijke gebieden. Dat geldt vooral voor bedrijven die relatief veel ruimte nodig hebben, bijvoorbeeld voor de productie en opslag van goederen, door samenvoeging van bedrijven, voor het etaleren van grote producten (zoals auto's), of omdat veel parkeerruimte nodig is voor grote aantallen bezoekers. In de detailhandel wordt de winkel om de hoek verdrongen door Albert Heijn XL en verliezen kleinere winkelcentra de concurrentiestrijd met binnensteden en grootschalige perifere winkelconcentraties.

De plekken waar deze grootschalige winkelvoorzieningen zijn geconcentreerd, leveren een herkenbaar stedelijk milieu op: veel grote (publieks)functies, zonder dat er wordt gewoond. Dit zijn 'bestemmingsplekken', geen 'herkomstplekken': bezoekers komen ernaartoe, verblijven er tijdelijk en gaan weer weg. Dat dit een herkenbaar milieu is, wil echter niet zeggen dat deze voorzieningen op verschillende plekken in het stedelijk gebied dezelfde fysieke gedaante hebben. Integendeel, er zijn belangrijke verschillen.

Zo zijn op sommige plekken grootschalige winkelvoorzieningen geclusterd in nieuwe stedelijke subcentra, op afstand van het oude stadscentrum, nabij nieuwe knooppunten van openbaar vervoer aan de rand van de bestaande stad. In het vakjargon worden deze grootschalige winkelvoorzieningen GDV's (geconcentreerde grootschalige detailhandelsvestigingen) genoemd. Sommige hiervan hebben een

stedelijke uitstraling, bijvoorbeeld omdat diverse voorzieningen gecombineerd voorkomen of omdat hoge bebouwing een plein omsluit. Andere plekken met grootschalige winkelvoorzieningen hebben minder allure; denk aan de meubelboulevards die enkele decennia geleden langs in- en uitvalswegen zijn ontstaan, en waar verouderde bedrijfshallen het beeld bepalen. Weer andere plekken, bijvoorbeeld nieuwe retail parks op snelweglocaties, zijn zorgvuldig ontworpen, maar hebben geen grootstedelijke uitstraling, bijvoorbeeld doordat het grootste deel van de buitenruimte enkel in gebruik is als parkeerplaats, of doordat de plek alleen overdag bezoekers trekt en 's avonds uitgestorven is.

Een herkenbaar milieu dus, maar gelegen op verschillende plekken in het stedelijk gebied, met diverse gezichten en uiteenlopend gebruik. Het zijn bovendien plekken die, zoals gezegd, beslist niet onomstreden zijn, ook niet in het ruimtelijk beleid. Zo wordt verstedelijking in de stadsrandzone, waartoe een groot deel van de perifere winkelcentra kan worden gerekend, in verband gebracht met de nivellering van het contrast tussen stad en land. Daarnaast is er de vrees dat door grootschalige ontwikkelingen op snelweglocaties het landschap 'versteent'. Verouderde meubelboulevards figureren in de verrommelingsdiscussie, terwijl de nieuwste generatie perifere winkelcentra wordt beschouwd als de doodsteek voor de voorzieningen in de binnenstad. Daar staan argumenten vóór tegenover. Er moet ruimte beschikbaar zijn voor bedrijven die willen uitbreiden, wat op binnenstedelijke locaties vaak lastig en relatief duur is. Daarnaast waarderen klanten de bereikbaarheid met de auto en de parkeergelegenheid voor de deur.

Redenen genoeg om in dit hoofdstuk de recente ontwikkeling van grootschalige perifere detailhandelsmilieus tegen het licht te houden. Duidelijk is dat ze in de stedelijke regio's in Nederland niet meer zijn weg te denken. Maar waar liggen ze? Hoeveel zijn er eigenlijk? Hoe ontwikkelen ze zich? Welke betekenis hebben deze milieus voor de stad? Hoe perifeer is perifeer eigenlijk nog? Voordat we ingaan op deze vragen, besteden we in paragraaf 7.2 aandacht aan de drijvende krachten achter de ruimtelijke decentralisatie van grootschalige voorzieningen, waaronder winkels. Daarbij belichten we zowel economische en maatschappelijke als beleidsmatige aspecten. Daarna concentreren we ons op het zogeheten perifere detailhandelsmilieu. We geven inzicht in enkele ruimtelijke en economische ontwikkelingen en in de huidige stand van zaken, waarbij we zowel aandacht besteden aan de stadsrandzone als aan snelweglocaties (paragraaf 7.3). Om de ruimtelijke situatie ter plekke in beeld te krijgen, zoomen we tot slot in paragraaf 7.4 aan de hand van casestudies kort in op twee exemplarische gebieden: een meubelboulevard die zich gedurende enkele decennia geleidelijk heeft ontwikkeld, en een *retail park*, ontworpen en ontwikkeld na de eeuwwisseling.

7.2 Drijvende krachten achter het ontstaan van perifere detailhandelsmilieus

Aan het hiervoor beschreven proces van ruimtelijke decentralisatie liggen verscheidene ontwikkelingen ten grondslag, zowel op sociaal-maatschappelijk en economisch terrein als in het ruimtelijk beleid. We gaan hier kort in op de belangrijkste ontwikkelingen.

7.2.1 Schaalvergroting en grondprijzen

Een van de belangrijkste drijvende krachten is de schaalvergroting die de afgelopen decennia in veel economische sectoren heeft plaatsgevonden. In productiebedrijven worden op veel grotere schaal dan vroeger goederen gefabriceerd, waarvoor veel grotere bedrijfshallen nodig zijn. In de distributiesector zijn grote opslagloodsen gebouwd, veelal 'platte dozen' die gemakkelijk bereikbaar zijn voor grote vrachtwagens. Ook op het gebied van de recreatie is 'mega' de trend: megabioscopen, megadisco's en mega-evenementen. Daarvoor zijn forse complexen nodig, zoals stadions (vaak inclusief kantoor- en vergaderruimten) en uitgaanscentra, die in sommige gevallen worden geclusterd in nieuwe, grootschalige stedelijke subcentra.

In de detailhandelssector is schaalvergroting de dominante trend (Evers et al. 2005). Supermarkten willen een breder assortiment aan producten aanbieden, terwijl superstores een steeds grotere keuze willen aanbieden binnen een bepaalde branche (schoenen, speelgoed, boeken). Hiervoor zijn grotere winkelpanden nodig. Deze zijn in de binnensteden schaars of moeilijk te realiseren. Perifere locaties hebben vele voordelen voor grootschalige detailhandel. Een groot aantal gemeenten reserveert in de stadsrandzone en in de buurt van snelwegopritten en -afritten ruimte voor (toekomstige) bedrijvigheid in de vorm van nieuwe bedrijventerreinen. De gemeenten bieden deze ruimte aan tegen relatief lage prijzen (PBL 2009: 13, 16-17; VROM-raad 2006). Meestal zijn deze plekken bedoeld voor een ander soort bedrijvigheid dan de detailhandel. Toch zijn ze aantrekkelijk voor winkeliers, want de lagere kosten voor ontwikkeling, beheer en distributie kunnen direct worden vertaald in lagere prijzen en een groter assortiment voor de consument. Ook menig gemeentebestuur wil een eigen meubelboulevard, liefst met een regionale functie, om de koopkracht te binden.

7.2.2 (Auto)mobiliteit

In de afgelopen decennia is het autobezit fors toegenomen. Consumenten maken om te winkelen steeds vaker gebruik van dit vervoermiddel. Hierdoor is hun blikveld (koophorizon) verruimd: consumenten zijn bereid om verder te reizen voor scherpere prijzen, een andere sfeer of grotere keuzemogelijkheden. Ook stellen zij andere eisen aan een locatie. Vooral de bereikbaarheid en parkeervoorzieningen zijn belangrijk. Naarmate binnenstedelijke locaties de afgelopen decennia meer te maken kregen met congestie, werden de locaties aan de randen van de stad relatief gemakkelijker bereikbaar, niet alleen voor klanten, maar evenzeer voor leveranciers en werknemers. Sommige van de genoemde stadsrandlocaties zijn goed met het openbaar vervoer bereikbaar, maar de meeste zijn gericht op automobilisten. In toenemende mate verlangen winkeliers een locatie dicht bij een snelwegafslag. Sommige snelweglocaties hebben een hiermee samenhangende eigenschap, namelijk zichtbaarheid (Hamers & Nabielek 2006). Bedrijven vestigen zich niet alleen nabij afslagen (vanwege de bereikbaarheid), maar ook in linten parallel aan de snelweg, waar ze niet noodzakelijkerwijs gemakkelijk bereikbaar zijn, maar wel hun naam en waar kunnen tonen aan grote aantallen passanten (denk bijvoorbeeld aan autoshowrooms en IKEA). Deze zichtlocaties zijn niet onomstreden. Een deel van de verrommelingsdiscussie van de laatste jaren spitst zich toe op de etalagefunctie van de snelwegen, niet alleen aan de randen van de stad, maar ook op grotere afstand, tussen de steden in.

7.2.3 Accommodatie en sturing door beleid

Met deze (auto)bereikbaarheid heeft het ruimtelijk beleid geworsteld. Zo reageerde het Rijk met het ABC-locatiebeleid in de Vierde Nota (1988) op de deconcentratietrend. Om een verdere ruimtelijke uitwaaiing van bedrijven te voorkomen, werden A-, B- en C-locaties gedefinieerd.¹ Het ruimteaanbod op de A- en B-locaties, gestimuleerd door het beleid, strookte echter niet met de grote vraag van de markt naar C-locaties. Zo vestigden zich op die C-locaties – in strijd met de doelstellingen van het Rijk, maar met goedkeuring van gemeenten – veel kantoren, bijvoorbeeld op de goed per auto bereikbare plekken in het snelwegennetwerk.

Slechts op een beperkt aantal C-locaties zijn perifere detailhandelsmilieus ontstaan. Hier is de invloed van het perifere detailhandelsbeleid gedurende de afgelopen decennia zichtbaar. Sinds de jaren zeventig is het nationale ruimtelijk beleid gericht op het afremmen van de ontwikkeling van winkels en winkelcentra buiten bestaande winkelgebieden. Dit om uiteenlopende redenen: om compacte verstedelijking in de hand te werken, om de voorzieningen in de (binnen)stad te beschermen en om de (auto)mobiliteit te beperken.

In de loop van de tijd zijn er steeds meer uitzonderingen gemaakt op de beperkingen. Het oorspronkelijke perifere detailhandelsvoorzieningenbeleid (PDV-beleid) maakte bij het verbod op nieuwe detailhandelsvestigingen buiten winkelgebieden uitzonderingen voor de verkoop van brand- en explosiegevaarlijke goederen en grote producten zoals auto's, boten en caravans.² In de jaren tachtig werden er daarnaast uitzonderingen gemaakt voor bouwmarkten, tuincentra en grootschalige meubelhallen, als kon worden aangetoond dat het bedrijf niet inpasbaar was in het bestaande winkelgebied. Zo slaagde een behoorlijk aandeel van de winkeliers in deze branches erin te verhuizen naar de welbekende meubelboulevards. In 1990 werden naar aanleiding van de komst van IKEA huishoudelijke artikelen toegevoegd aan het toegestane assortiment van de perifere detailhandel. Drie jaar later introduceerde het Rijk het geconcentreerde grootschalige detailhandelsvestigingenbeleid (GDV-beleid). Onder enkele planologische voorwaarden mochten grote steden GDV-locaties aanwijzen waar geen branchebeperkingen gelden, bedoeld voor vestigingen groter dan 1.500 vierkante meter (winkelvloeroppervlak). Een voorbeeld hiervan is het Alexandrium in Rotterdam.

Met de Nota Ruimte zijn recent de harde beperkingen op rijksniveau voor branchering en locatie verdwenen. Het is nu grotendeels aan de lagere overheden om te bepalen welke locaties voor detailhandelsvestigingen in aanmerking komen, mits de nieuwe ontwikkelingen niet ten koste gaan van de bestaande detailhandelsstructuur van wijkwinkelcentra en binnensteden (VROM et al. 2006: 86). Het algemene beeld is dat de lagere overheden vooralsnog het restrictieve beleid voortzetten (Van der Wouden et al. 2006).

Een opvallende (recente) uitzondering op het PDV- en GDV-beleid zijn de zogeheten factory outlet centers. Doordat fabrikanten hier rechtstreeks aan consumenten verkopen, is er strikt genomen geen sprake van detailhandel. Toch concurreren de outlet centers met andere winkelcentra. Het ministerie van VROM heeft geprobeerd de bouw van het eerste Nederlandse outlet center (Batavia Stad in Lelystad, geopend in 2001) stil te leggen, wat niet is gelukt. Daarna zijn er nog twee outlet centers bij gekomen, in Roermond en Roosendaal.

7.3 Ontwikkelingen op winkelgebied in de (voormalige) stedelijke periferie

7.3.1 Uitsortering: winkelen in de stadsrandzone en aan de snelweg

Overheden, marktpartijen en consumenten spelen samen een spel waarin wensen, beperkingen en mogelijkheden telkens opnieuw in balans worden gebracht. De ruimtelijke uitkomsten daarvan worden zichtbaar op verscheidene plekken in de stedelijke regio. Voor het winkelen hebben we de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in verschillende deelgebieden en op verschillende typen locaties onderzocht. We maken onderscheid tussen het stadscentrum, het stedelijk gebied, de stadsrandzone en het landelijk gebied, en onderscheiden diverse locaties langs de snelweg (snelwegzone): zichtlocaties, locaties nabij afslagen en knooppunten (zie 'Gebiedstypen en snelweglocaties ten behoeve van berekening arbeidsvolume' voor een nadere uitleg). Als maat voor de ontwikkeling van de bedrijvigheid op elk van deze locatietypen hebben we de ontwikkeling van het aantal werknemers (arbeidsvolume) genomen, in de periode 1996-2008.³ Dit is berekend voor de economie als geheel en voor twee sectoren op winkelgebied: de detailhandel als geheel en de woonbelevingsindustrie (denk aan meubelwinkels en tuincentra) in het bijzonder.⁴

In de economie als geheel is in Nederland het aantal werknemers tussen 1996 en 2008 toegenomen met 27 procent. Die toename is in de stadsrandzone veel groter, namelijk 116 procent. In de detailhandel (zie figuur 7.1) blijft de groei van de werkgelegenheid in Nederland als geheel met 21 procent iets achter bij het economisch gemiddelde. Die groei is met 10 procent nog wat lager in de stadscentra. De relatieve groei in de stadsrandzone is daarentegen veel groter, namelijk 170 procent. Klaarblijkelijk is de relatieve ontwikkeling van de werkgelegenheid in de detailhandel rondom het bestaand stedelijk gebied veel groter dan in de stadscentra (en het overige stedelijk gebied). Daarbij dient wel te worden opgemerkt dat de meeste winkelbedrijvigheid nog steeds plaatsheeft in de stadscentra: circa 497.000 werknemers tegenover circa 62.000 in de stadsrandzone (zie tabel 7.1). Als we vervolgens kijken naar de snelweglocaties in de stadsrandzone, dan blijkt de relatieve groei daar nog veel forser: 248 procent. In absolute zin is de bedrijvigheid langs de snelwegen het grootst nabij op- en afritten. De relatieve groei is het grootst rond knooppunten van snelwegen (zogenoemde golden links): 322 procent. Dit ondanks een beleid dat in eerste instantie is gericht op het afremmen van perifere detailhandel. Hierbij dient wel te worden aangetekend dat de relatief kleine aantallen werknemers in 1996 op deze locaties al snel grote procentuele veranderingen opleveren.

De detailhandel kent dus een forse economische dynamiek in de stadsrandzone en op snelweglocaties. De ruimtelijke effecten daarvan kunnen we uit de bovenstaande data (aantallen werknemers) niet direct opmaken. Verschillende soorten winkels hebben een verschillende gemiddelde omvang en vergen bijvoorbeeld ook diverse maten van parkeergelegenheid. Het is zeer waarschijnlijk dat veel van de winkels aan de randen van de stad en op snelweglocaties relatief grootschalig zijn. Daarom is het interessant om ook even stil te staan bij de ontwikkelingen in een subcategorie winkels die in het algemeen een grote oppervlakte hebben en die bovendien beeldbepalend zijn voor perifere detailhandelsmilieus, namelijk die uit de woonbelevingsindustrie (denk aan meubelzaken, bouwmarkten en tuincentra).

Gebiedstypen en snelweglocaties ten behoeve van berekening arbeidsvolume

Voor de indeling in gebieden en snelweglocaties is de methode van Hamers en Nabielek (2006) gebruikt.

Stadscentrum

Er is een selectie gemaakt van de stedelijke milieus (OTB, versie 1996). Het betreft de volgende klassen: centrum hoogstedelijk (101), centrum stedelijk (102), centrum laagstedelijk (103), centrum dorps (104), woonmilieu hoogstedelijk (107), woonmilieu stedelijk (108). De vlakken die tot deze klassen behoren, zijn afgesneden op de grens van het bebouwd gebied 1996 (BBG 1996). Het resulterende gebied rekenen we tot de categorie 'stadscentrum'. De definitie van het stadscentrum wijkt af van die van de binnenstad in hoofdstuk 1. In dat hoofdstuk is de indeling van Locatus gebruikt.

Stedelijk gebied

Op basis van de kaart met de omgevingsadressendichtheid (OAD) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) zijn de vlakken geselecteerd waarvoor geldt: OAD 1996 > 500. Vervolgens zijn op basis van locatie de polygonen van BBG 1996 geselecteerd die snijden met de geselecteerde vlakken (OAD 1996 > 500). Het gebied binnen deze vlakken behoort tot de categorie 'stedelijk gebied' (met uitzondering van de vlakken uit de categorie 'stadscentrum').

Stadsrandzone

Rond de BBG 1996-polygonen die snijden met de vlakken van OAD 1996 > 500 is een zone van 2.000 meter afgebakend. Dit is de overgangszone tussen het stedelijk en landelijk gebied, die we hier 'stadsrandzone' noemen. De definitie van dit gebied wijkt af van die van Hamers et al. (2009), maar in grote lijnen bestrijkt de stadsrandzone in beide studies hetzelfde gebied.

Landelijk gebied

Dit is het overige gebied: het buitengebied dat niet tot de drie hiervoor genoemde gebieden behoort.

Snelwegzone

De snelwegzone bestaat uit zichtlocaties, knooppunten en afslagen. Deze worden hieronder toegelicht. Deze locaties kunnen elkaar overlappen. Zo kan nabij een snelwegafslag een zichtlocatie liggen.

Zichtlocatie

Voor de zichtlocaties kiezen we een zone van 300 meter aan weerszijden van de weg, omdat vestigingen op die afstand over het algemeen nog zichtbaar zijn.

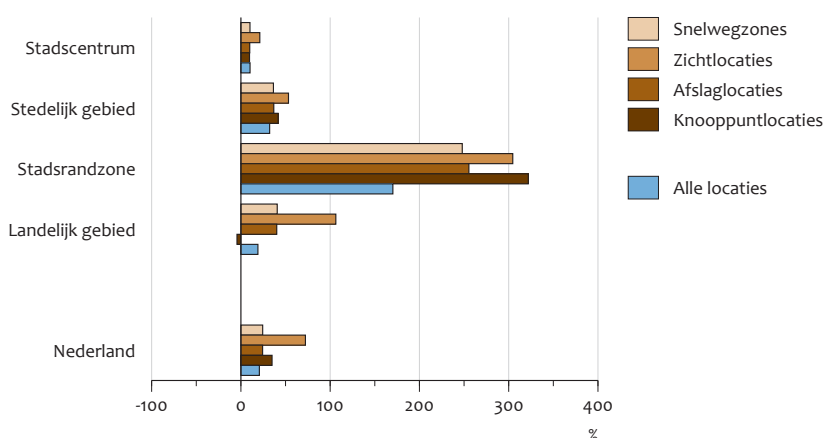
Knooppunten

Rond knooppunten is er vaak verstedelijking in een groter gebied aan verscheidene kanten van de snelwegen. De vorm en grootte variëren per geval. Als benadering hebben we gekozen voor een cirkel met een straal van 1.800 meter.

Afslagen

Voor de locaties bij afslagen hebben we niet afstand maar reistijd als uitgangspunt genomen: vijf minuten vanaf de afrit. Rekening houdend met de maximumsnelheid, de congestie en het gegeven dat niet hemelsbreed, maar over de weg wordt gereisd, is het resultaat een cirkel met een radius van 1.800 meter.

Figuur 7.1 Groei werkgelegenheid detailhandel per gebiedstype, 1996 – 2008



Bron: LISA (1996-2008); bewerking PBL

Tabel 7.1 Aantal werknemers (arbeidsvolume in absolute cijfers) detailhandel, 2008

	Nederland	Snelwegzone	Zichtlocaties	Afslaglocaties	Knooppuntlocaties
Nederland	747.692	279.486	30.690	276.059	38.599
Stadscentrum	497.387	182.762	8.022	181.086	19.970
Stedelijk gebied	150.165	64.774	13.450	63.670	12.512
Stadsrandzone	62.358	27.005	8.634	26.526	5.966
Landelijk gebied	37.782	4.945	584	4.777	151

Bron: LISA (1996-2008); bewerking PBL

Ook in de woonbelevingsindustrie zijn de meeste werknemers nog steeds werkzaam in de centra van de steden (in 2008 circa 61.000 tegenover circa 24.000 in de stadsrandzone). Tussen 1996 en 2008 is er echter wel veel veranderd: de bedrijvigheid in de stadscentra is met 8 procent afgenomen, terwijl deze in de stadsrandzone met 170 procent is toegenomen. Bijna de helft van het aantal werknemers dat in deze branche in de stadsrandzone werkt, doet dat in 2008 op een locatie nabij een snelwegafslag. De groei op dat type locatie bedroeg vanaf 1996 298 procent. Zoals gezegd zijn winkels in de woonbelevingsindustrie ruimte-extensief. Dat wil zeggen dat de winkels gemiddeld per werknemer veel ruimte in beslag nemen. De

geconstateerde aanzienlijke toename van het aantal werknemers in de stadsrand-zone en op snelweglocaties gaat daar dan ook zeer waarschijnlijk gepaard met een forse toename van het bebouwde oppervlak. Uit de landelijke cijfers kunnen we uiteraard geen conclusies trekken over de ruimtelijke effecten in specifieke gebieden op het lagere, stedelijk schaalniveau. Het ligt echter voor de hand dat de ontwikkeling van grote winkels in veel van de genoemde gebieden een grote ruimtelijke invloed heeft. Dat is zeker het geval op plekken waar voorbij de grens van het bestaand stedelijk gebied wordt gebouwd in het (agrarisch) groen.

Hoewel de meeste winkels nog steeds in de binnensteden zijn gevestigd, kunnen we uit de genoemde groeicijfers duidelijk opmaken dat er allang niet meer alleen daar wordt gewinkeld. De grootste groei vindt plaats voorbij de grenzen van het bestaand stedelijk gebied: in de stadsrandzone en, nog nadrukkelijker, op de snelweglocaties in dat gebied. Als het gaat om winkelen, dan is de uitdrukking 'naar de stad gaan' niet meer zo vanzelfsprekend als vroeger, zeker als het gaat om aankopen van dingen voor in en om het huis.

7.3.2 Specialisatie: ontwikkeling van en binnen perifere detailhandelsmilieus

Met behulp van het begrip 'stedelijk milieu' kunnen we de bovengenoemde ontwikkelingen in een functioneel-ruimtelijke context beschouwen. Op basis van diverse ruimtelijke kenmerken onderscheiden Ritsema van Eck et al. (2009) perifere detailhandelsmilieus van andere (stedelijke) milieus.⁵ Net als onder andere het perifere kantorenmilieu is het perifere detailhandelsmilieu een nieuwe categorie. Als nieuwkomer kent het nog een relatief beperkt grondgebruik. Dat neemt echter snel toe: in de periode 2000-2006 met 21 procent. Het aantal perifere detailhandelsmilieus is eveneens toegenomen, van 132 in 2000 tot 152 in 2006. Deze groei is bijna uitsluitend toe te schrijven aan winkels in de niet-dagelijkse sector (het aandeel van dagelijkse winkels, zoals supermarkten, is in de perifere detailhandelsmilieus zelfs gedaald), wat overeenkomt met de analyse van arbeidsplaatsen hiervoor. Opgeteld is het winkelvloeroppervlak (wvo) van niet-dagelijkse goederen in perifere detailhandelsmilieus tegenwoordig vergelijkbaar met dat in het hoogstedelijk centrummilieu (Ritsema van Eck et al. 2009: 12, 25, 33-35, 46).

Als we de situatie in 2006 op de kaart (figuur 7.2) nader bekijken, dan valt een aantal zaken op.⁶ De perifere detailhandelsmilieus liggen in 2006 behoorlijk gelijk verspreid over Nederland. In verhouding tot het aantal inwoners heeft de Randstad dus minder van deze milieus dan bijvoorbeeld Gelderland of Overijssel. Daarnaast valt op dat veel van deze gebieden in de nabijheid van een snelweg liggen, hoewel niet alle *golden links* (snelwegknooppunten) worden benut, zoals in het buitenland gebruikelijk is. De meeste perifere detailhandelsmilieus liggen wel in de buurt van een snelwegafslag. Enkele, zoals de Bossche Boulevard, Woonboulevard Beverwijk en Woonboulevard Kanaleneiland (Utrecht), liggen rond 500 meter van een afslag. De aantrekkelijkheid van een afslag kan ook 'negatief' worden uitgedrukt: leegstaande winkels staan gemiddeld op een grotere afstand van een afslag.

Figuur 7.2

Perifere detailhandelslocaties, 2006



Bron: Ritsema van Eck et al. (2009); bewerking PBL

Wvo per groep	2004	2008	% groei wvo	% van totaal in 2004	% van totaal in 2008	verandering %
Leegstand	100.187	120.540	20,3	4,51	4,67	0,16
Dagelijks	37.732	40.586	7,6	1,70	1,57	-0,13
Mode & luxe	26.533	49.151	85,2	1,20	1,91	0,71
Vrije tijd	35.852	62.623	74,7	1,62	2,43	0,81
In/om huis	2.003.324	22.80.282	13,8	90,26	88,39	-1,88
Detailhandel overig	15.824	26.755	69,1	0,71	1,04	0,32
Eindtotaal	2.219.452	25.79.937	16,2	100	100	0

Bron: Locatus (2004, 2008)

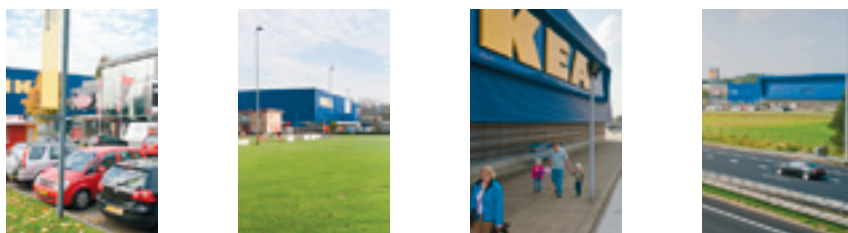
Om de veranderingen binnen perifere detailhandelsmilieus te bepalen, is er een aparte analyse gedaan. Hier zijn de gebieden uit 2006 als maatstaf genomen en is het winkelvloeroppervlak daarbinnen gemeten voor 2004 en 2008. De gemiddelde groei in perifere detailhandelsmilieus was aanzienlijk in deze periode: ongeveer 16 procent. Opvallend zijn de grote regionale verschillen in aanbod: als uitschieter heeft Zeeland het grootste aanbod winkelvloeroppervlak per inwoner en Zuid-Holland veruit het minst. De provincies lijken (in winkelvloeroppervlak) naar elkaar toe te groeien. Zo zijn Flevoland en Groningen bezig met een forse inhaalslag (respectievelijk 80 procent en 50 procent groei) richting het landelijk gemiddelde in termen van winkelvloeroppervlak per inwoner. Aan de andere kant krimpt het oppervlak in Drenthe en Zeeland, waar het gemiddelde hoger lag. Overigens is het niet waarschijnlijk dat een afname van het winkelvloeroppervlak een sanering betekent. Er is eerder sprake van functieverandering, bijvoorbeeld naar leisure (lege winkels worden nog steeds geteld als winkelvloeroppervlak).

Omdat landelijk gezien het winkelvloeroppervlak met 16 procent is toegenomen op hetzelfde oppervlak⁷, is de winkelfunctie in perifere detailhandelsmilieus ook geïntensiveerd. In de periode 2004-2008 is het aantal winkelvestigingen in deze milieus gestegen van 1.761 tot 2.036. Uit het feit dat het winkelvloeroppervlak tegelijkertijd met ruim 360.000 vierkante meter is toegenomen, kunnen we opmaken dat de gemiddelde winkelomvang 6 vierkante meter is toegenomen: een zeer lichte schaalvergroting, maar wel binnen vier jaar tijd.

Om meer inzicht te krijgen in de samenstelling van deze milieus, bekijken we tot slot de ontwikkelingen in de branches (aan de hand van de zogenoemde groeps-indeling voor hoofdbranches, zie tabel 7.2). Duidelijk is dat in perifere detailhandelsmilieus de meubelbranche domineert. De hoofdcategorie 'in/om huis' (denk aan bruin- en witgoed, bouwmarkten en tuincentra) nam in 2008 88 procent van het totale verkoopoppervlak in beslag. Als onderdeel van alle draaiende winkels (dus leegstand buiten beschouwing gelaten) is dit zelfs 94 procent. Daarvan neemt de subcategorie 'Wonen' binnen deze groep 73 procent voor haar rekening, met formules als Beter Bed, Carpet Right, Leen Bakker, Praxis en Trendhopper. Deze situatie is niet verwonderlijk: het PDV-beleid heeft decennialang op perifere detailhandelslocaties enkel deze branches toegestaan. Sinds de decentralisatie van het beleid naar provincies en gemeenten is echter zogenoemde branche-vervaging waarneembaar. De grootste relatieve toename komt voor rekening van

de categorieën 'vrije tijd' (vooral sport- en hobbywinkels) en 'mode en luxe' (vele zelfstandigen, maar ook Blokker, Xenos en Hema). Winkels die levensmiddelen verkopen (categorie 'dagelijks') zijn nog altijd schaars in de perifere detailhandelsmilieus: van de 824 vestigingen van Albert Heijn in Nederland staan er slechts 3 in deze gebieden. Tot slot neemt ook de leegstand toe met 20 procent, hoewel deze met 4,67 procent nog ruim onder het landelijk gemiddelde van circa 7 procent ligt (winkelvloeroppervlak). Misschien neemt voor beleidsmakers de verleiding toe om niet-PDV-branches toe te laten op problematische meubelboulevards. Dat zal de tijd uitwijzen. Eventuele veranderingen zullen consequenties hebben voor de rol van dergelijke gebieden in de stedelijke ruimtelijke structuur.

7.4 Gebiedsanalyse: vijf generaties meubelboulevards



Om een indruk te geven van de aard en ontwikkeling van verschillende perifere detailhandelsmilieus, beschrijven we kort twee casestudiegebieden. Daarvoor hebben we twee uitersten gekozen: een gebied dat deel uitmaakt van de zogeheten eerste generatie meubelboulevards en een gebied dat tot de meest recente generatie behoort. Er kunnen vijf generaties meubelboulevards worden onderscheiden (Fabriek 2005; HBD 2004). De eerste generatie is 'spontaan' ontstaan en gegroeid en wordt gedomineerd door grootschalige meubelzaken. Meubelzaken zijn ook dominant in de tweede generatie meubelboulevards, maar deze zijn planmatig opgezet op initiatief van projectontwikkelaars, ondernemers en gemeenten. De derde generatie heeft een groter aandeel aan verwante branches, zoals woningtextiel, keukens, badkamers en woonwarenhuizen. Soms zijn deze het resultaat van herontwikkeling. De vierde generatie meubelboulevards wordt gevormd door de zogenoemde woonmalls of GDV's (Alexandrium III in Rotterdam, Villa ArenA in Amsterdam en Megastores in Den Haag), die zijn gekoppeld aan vrijetijdsfuncties (zoals een megabioscoop of stadion). Op de vijfde generatie meubelboulevards verwatert het verschil tussen PDV- en GDV-branches nog verder.

Het eerste casestudiegebied is oorspronkelijk ontwikkeld aan de rand van Utrecht, maar is geleidelijk opgenomen in het stedelijk weefsel. Het tweede gebied is een voorbeeld van een recent fenomeen: een complex van weidewinkels op een snelweglocatie bij Hengelo dat de PDV-grenzen opzoekt en oprekt. Eerst beschrijven we de ligging van het gebied in zijn omgeving. Daarna gaan we kort in op de totstandkoming van het gebied als perifeer detailhandelsmilieu en op recente veranderingen.

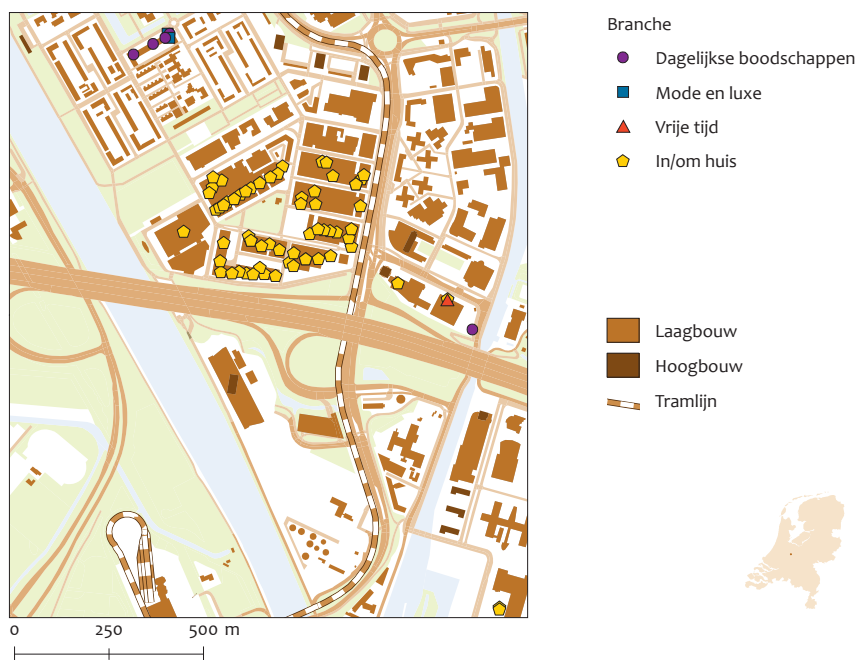
7.4.1 Woonboulevard Kanaleneiland, Utrecht

Het meest voorkomende perifere detailhandelsmilieu is de meubelboulevard. Dit verschijnsel, oorspronkelijk een neveneffect van het PDV-beleid (Evers 2008), is in Nederland inmiddels volledig ingeburgerd. Als voorbeeld werken we hier een meubelboulevard van de eerste generatie uit: Woonboulevard Kanaleneiland in Utrecht. Deze kon ooit – geografisch bekeken – worden beschouwd als perifeer, maar is intussen een onderdeel geworden van het bestaand stedelijk gebied.

Woonboulevard Kanaleneiland ligt op de zuidkant van de wijk Kanaleneiland, bij de snelweg A12 op de grens tussen Utrecht en Nieuwegein (zie figuur 7.3). Het gebied ligt aan de westkant van de Europaweg/lightrailverbinding en tegenover het bedrijventerrein Kanaleneiland. In het zuidelijk deel reikt de detailhandelsfunctie over de Europaweg heen met vestigingen van onder andere Toys R Us en BCC.

Winkels meubelboulevard Kanaleneiland Utrecht, 2008

Figuur 7.3



Bron: Locatus (2008); Topografische kaart

Woonboulevard Kanaleneiland was oorspronkelijk bedoeld als een bedrijfsterrein. Door de vestiging van detaillisten tussen de bedrijfshallen in de jaren zestig en zeventig heeft het gebied zich organisch ontwikkeld tot een afwisselende meubelboulevard met een versnipperde eigendomsverhouding (Fabriek 2005).

In 2004 lag er een voorstel om een nieuwe meubelboulevard te bouwen aan de andere kant van de snelweg met een verbinding eronderdoor. Dit voorstel stuitte op weerstand van onder andere ondernemers op de Woonboulevard. Zij kwamen met een eigen plan om Woonboulevard Kanaleneiland op te knappen, inclusief een

voorstel voor een overdekte woonmall. In 2006 tekenden bijna alle pandeigenaren een overeenkomst met de gemeente, maar in 2007 werd het stil rond het plan. Tot nog toe lijkt er niets te veranderen.

Dit betekent echter niet dat het gebied 'stilligt'. Tussen 2004 en 2008 veranderden de namen op veel gevels. Er verdwenen winkels, zoals Baby Stunter, Beddendump, Keuken Kampioen, Meubeldump Utrecht en Mobile Business Center. Daarnaast waren er nieuwkomers, waaronder Beddenreus, Bruynzeel, Keuken Concurrent en Matrassen Concord. Opmerkelijk is dat Gardo Babymeubelen zich niet meer verplicht voelde om een PDV-achtige (aan de meubelbranche gerelateerde) naam aan te houden en zichzelf omdoopte tot Gardo Babysuperstore.

Er zijn ook incidentele voorstellen voor (her)ontwikkeling van de Woonboulevard, maar uitbreiding is lastig omdat bijna alle ruimte bezet is. De enige grond die nog in handen is van de gemeente Utrecht en eventueel kan worden gebruikt voor uitbreiding, is de parkachtige driehoek in het midden van het terrein. IKEA heeft voor een gewenste verdubbeling van zijn vloeroppervlak en parkeer ruimte – het belangrijkste initiatief op dit moment – de naastgelegen sportvelden nodig. Het voorstel is om de sportvelden naar het dak van het nieuwe pand te verplaatsen. In de loop van de tijd is er weinig veranderd aan de dominantie van de woonbranche: van de 35 winkels in dit milieu behoren alleen Sani-dump (doe-het-zelf), BCC en Toys R Us (deze laatste twee zijn gevestigd aan de overkant van de Europalaan) tot een niet-woonbranche.

Wat is het karakter van dit perifere detailhandelsmilieu en welke betekenis heeft het voor de stad als geheel? Als winkelgebied wordt de Woonboulevard als een economisch succes gezien. Deze heeft naast de binnenstad van Utrecht een regionale functie: ruim de helft van de bezoekers komt van buiten de gemeente. Desalniettemin heeft de Woonboulevard sinds 2001 koopkracht verloren (Goudappel Coffeng 2005: 10, 17). De kracht van de Woonboulevard schuilt in de doelmatigheid: klanten kunnen bijna altijd vlak voor de deur parkeren, zodat ze gekochte goederen eenvoudig kunnen inladen en meenemen.

Deze doelmatigheid is tegelijkertijd een van de remmende factoren voor sommige aspecten van stedelijkheid.⁸ Tegenover de grote bouwvolumes, het grote winkeloppervlak en de grote aantallen bezoekers, die kunnen worden beschouwd als vormen van stedelijkheid, staat een buitenruimte die juist erg weinig stedelijk is te noemen. De ruimtelijke configuratie ontmoedigt toevallig contact tussen mensen en daarmee het ontstaan van een publiek domein. Ze is ook niet bevorderlijk voor het verblijf in het gebied: de enige horeca is een soort noodoplossing in de vorm van (ambulante) friettent en een pannenkoekenhuisje. In de ruimte tussen de winkels in wordt het daardoor nooit erg druk, al helemaal niet na sluitingstijd.

Een duiding van de Woonboulevard in termen van 'centrum' en 'periferie' is problematisch. In geografisch opzicht stellen we vast dat de Woonboulevard is opgeslokt door groter Utrecht. Daarnaast kan de ligging op deze goed bereikbare plek tussen twee kernen centraal worden genoemd: de Woonboulevard trekt bezoekers uit verschillende richtingen. Wat betreft stedenbouwkundig ontwerp en architectuur heeft de Woonboulevard echter nog steeds een functioneel (als bedrijfsterrein) ingerichte bestemming met een uitstraling die we van oudsher associëren met de periferie. Latere toevoegingen hebben een geïmproviseerd, 'tijdelijk' aandoend karakter.

7.4.2 Westermaat Plein, Hengelo

In tegenstelling tot Woonboulevard Kanaleneiland behoort Westermaat Plein tot de jongste generatie meubelboulevards (Fabriek 2005). Het aanzien verschilt enorm. Het retail park (ruim 22 hectare groot) is als één geheel ontworpen en heeft een eigentijdse architectonische uitstraling. Westermaat Plein ligt pal aan de noordkant van de A1 tussen Hengelo en Borne, en maakt deel uit van het grotere bedrijventerreinencomplex Westermaat (zie figuur 7.4).

Winkels Plein Westermaat Hengelo, 2008

Figuur 7.4



Bron: Locatus (2008); Topografische kaart

In 1998 heeft bureau West 8 in opdracht van de gemeente Hengelo en de projectontwikkelaar TCN een masterplan gemaakt voor het gebied rond de snelwegafslag van de A1. Dit werd verdeeld in acht gebieden, waarvan Westermaat Plein er één is. Voor een perifeer winkelgebied is er bovengemiddeld aandacht besteed aan het ontwerp. Architectenbureau Mecanoo ontwierp een samenhangend geheel van gebouwen (met bescheiden reclame-uitingen) rond een centraal 'plein' (parkeerterrein). Direct aan de A1 staan houten torens met reclame, die verwijzen naar de traditionele zouttorens die vroeger in Twente waren te vinden.

Naast de IKEA wordt er (net zoals op Woonboulevard Kanaleneiland) ruimte geboden aan grootschalige detailhandel in de branches sport, speelgoed en elektronica. Daarnaast is er ruimte voor winkelgerelateerde horeca en sport en ontspanning. De winkels zijn in mei 2004 geopend. Volgens TCN trekt Westermaat Plein 3,5 miljoen bezoekers per jaar. Ook gezien het grote aantal geparkeerde auto's is het retail park een succes. Het aantal parkeerplaatsen bleek al snel te klein, waardoor een extra (tijdelijk) parkeerterrein moest worden aangelegd. Ook de

infrastructuur kon de bezoekersstromen niet aan: mede dankzij de belangstelling uit Duitsland ontstonden er op zaterdag al snel files tot op de A1.

In de afgelopen jaren is Westermaat Plein uitgebreid met een meubelboulevard (21.000 vierkante meter) op de plek van het tijdelijke parkeerterrein. Om de parkeerdruk op te vangen, wordt er een garage gebouwd. De branchering is conform de detailhandelsstructuurvisie van de gemeente, die concurrentie met de binnenstad wil beperken. Toch bekijken de ondernemers in de binnenstad Westermaat Plein met argwaan. Ze klagen over schadelijke concurrentie, bijvoorbeeld op het gebied van elektronica.

Westermaat Plein maakt door de aanwezigheid van een breder scala aan winkel-formules en van meet af aan ingeplande horecavoorzieningen een gevarieerder indruk dan Woonboulevard Kanaleneiland. De vraag is wel in hoeverre de gevestigde horeca fungeert als zelfstandige publiekstrekker; deze lijkt primair bedoeld ter ondersteuning van de detailhandelsfunctie, vergelijkbaar met de situatie in Utrecht.

In termen van esthetiek verschilt Westermaat Plein duidelijk van de Utrechtse Woonboulevard. Waar deze laatste doorgaans wordt beschreven als rommelig en onoverzichtelijk, ontstaat op Westermaat Plein door de ontworpen samenhang (van de gebouwen en de openbare ruimte) een zekere sense of place. Tot op zekere hoogte, want ondanks de aanduiding 'Plein' doet de buitenruimte in de praktijk vooral dienst als parkeerterrein. De verblijfskwaliteit is betrekkelijk laag, mede als gevolg van gebrekkige verbindingen voor voetgangers. Dit sluit overigens aan bij de visie van de ontwikkelaar: volgens TCN waren voetpaden op het centrale plein niet nodig, omdat werd verwacht dat mensen doelgericht één winkel zouden bezoeken en geen rondje zouden gaan lopen (Bergvelt & Oosterbaan Martinius 2005). Vanwege de drukte kan echter niet iedereen direct voor de deur parkeren. Omdat een stukje lopen veelal noodzakelijk is, blijkt het ontbreken van voetpaden een gemis.

7.5 Synthese

Grootschalige voorzieningenmilieus en in het bijzonder perifere detailhandelsmilieus zijn in opkomst en in beweging. Duidelijk is dat de randen van de bestaande stad en nieuwe locaties langs de snelweg op winkelgebied terrein winnen ten opzichte van de traditionele centra. De rol van de voormalige stedelijke periferie verandert: er ontwikkelen zich functies die vroeger waren voorbehouden aan de historische kernen en de wijken daaromheen.

De toename van het aantal winkels aan en voorbij de randen van de stad heeft zichtbare ruimtelijke gevolgen. Grootschalige winkelbedrijven trekken veel klanten, wat tot meer mobiliteit leidt. Bovendien beïnvloeden grote winkels de aanblik van de stadsrandzone en de snelweg. Door de bouw van de 'grote dozen', de gevel-reclames en de grote parkeerterreinen verandert de ruimte ingrijpend, vooral in gebieden die voorheen weidse uitzichten boden.

De vertrouwde tweedeling centrum-periferie verliest hierdoor in een toenemend aantal verstedelijkte regio's aan zeggingskracht. 'Perifere' detailhandelsmilieus liggen veelal op locaties die vanuit verscheidene richtingen 'centraal' zijn te noemen: ze zijn zowel vanuit het binnenstedelijk gebied als vanuit omringende kernen (voornamelijk per auto, maar steeds vaker ook met het openbaar vervoer)

goed bereikbaar. Deze voormalige perifere locaties trekken bezoekers die komen winkelen en die gebruikmaken van de horecagelegenheden. Door de aanwezigheid van bedrijfshallen, kantoren en woningen scoren perifere detailhandelsmilieus daarnaast hoog op functiemenging. Het is in dit verband veelzeggend dat perifere detailhandelsmilieus door Ritsema et al. (2009) worden ingedeeld in de hoofdgroep 'centrum'.

Perifere detailhandelsmilieus zijn echter niet in alle opzichten stedelijk te noemen. De meeste 'perifere' winkelgebieden zijn tot nog toe voornamelijk functioneel ingericht als bedrijfsterrein: dat wil zeggen dat de infrastructuur primair is bedoeld voor (vracht)auto's, dat parkeerterreinen de openbare ruimte domineren en dat trottoirs soms ontbreken. De (woon)winkelfunctie trekt vooralsnog vooral overdag publiek; 's avonds zijn deze winkelgebieden veelal uitgestorven. Terwijl sommige aspecten van stedelijkheid hier aanwezig zijn en aan kracht winnen, zijn andere afwezig of komen minder gemakkelijk tot ontwikkeling.

Concluderend stellen we vast dat het aanzien van de meeste perifere detailhandelsmilieus in lijn is met de oorspronkelijke rol van deze gebieden in de stedelijke structuur, maar dat hun functioneren onder invloed van zowel beleidswijzigingen als autonome ontwikkelingen (de wensen van marktpartijen en consumenten) daarvan is gaan afwijken. Ze zijn een vanzelfsprekend onderdeel van het stedelijk gebied gaan vormen en hun gebruik is een onderdeel van het dagelijks leven geworden. Met de komst van een breder voorzieningenaanbod en door het stijgende aantal bezoekers hebben sommige van deze winkelgebieden de potentie om zich verder te ontwikkelen, gepland of ongepland. Wat betreft de jongere generaties meubelboulevards constateren we een toenemende aandacht voor de inrichting van de openbare ruimte. Door dit soort *placemaking* zouden sommige perifere detailhandelsmilieus nieuwe stedelijke ontmoetingsplekken kunnen worden. Hoewel het winkelend publiek onderling vooralsnog weinig betekenisvol contact lijkt te hebben, komen heel diverse 'soorten' mensen elkaar tegen. Zeker als naast de winkels ook het aantal horecagelegenheden zal toenemen, wordt het interessanter om er iets langer 'te blijven hangen'. Hierdoor zullen velen zich er gemakkelijker 'thuis voelen' en er zich eventueel tijdelijk ruimte 'toe-eigenen'; vergelijk Hajer & Reijndorp (2001: 129-131). De tijd zal uitwijzen hoe de functie van deze winkelcentra als publiek domein zich zal ontwikkelen, en daarmee of hun rol in de verstedelijkte regio verder zal veranderen.

Noten

- 1) Bedrijven en instellingen die veel personen-verkeer aantrekken, zoals musea en kantoren, moesten zich vestigen op A-locaties: de knooppunten van openbaar vervoer in de steden. B-locaties, buiten de centra en goed bereikbaar met zowel het openbaar vervoer als de auto, waren bedoeld voor onder andere R&D-activiteiten, kantoorhoudende productiebedrijven en ziekenhuizen. Op de per (vracht)auto goed bereikbare C-locaties dienden zich bedrijven te vestigen met weinig bezoekers en werknemers en juist veel (grootschalige) productie en distributie.
- 2) Het PDV-beleid was overigens voor een belangrijk deel een gevolg van een stringenter interpretatie van het rijksbeleid door de lagere overheden.
- 3) De berekeningen zijn gebaseerd op de LISA-gegevens uit de jaren 1996, 2000, 2004 en 2008.
- 4) Daarbij is uitgegaan van de SBI-indeling van Van Oort (2002): zie Hamers en Nabielek (2006: bijlage 2) voor een gedetailleerd overzicht. Voor de periode 1996-2004 wijken de cijfers in dit hoofdstuk onder andere door de aanleg van nieuwe snelwegen in Nederland en aanpassingen in LISA af van die in Hamers en Nabielek (2006).
- 5) Het perifere detailhandelsmilieu wordt gedefinieerd op basis van de dichtheden van banen, kantooroppervlak en winkeloppervlak, alsmede op basis van het grondgebruik volgens de CBS Bodemstatistiek (Ritsema van Eck et al. 2009: 21). Een milieu bestaat uit een of meerdere aaneengesloten gridcellen van 250x250 meter. In termen van stedelijkheid is het perifere detailhandelsmilieu een vreemd milieu: qua dichtheid lijkt het op het 'dorpse centrummilieu', qua functiemenging op het 'hoogstedelijk centrummilieu'. Hierdoor worden sommige perifere winkelgebieden ingedeeld bij een ander milieu. Dat geldt bijvoorbeeld voor Maxis Megastores bij Muiden, dat wordt aangeduid als 'stedelijk centrummilieu'.
- 6) De analyse voor 2006 wijst 165 perifere detailhandelsmilieus aan. Daarvan zijn er 133 geschikt voor een nadere analyse in 2008 en 130 voor 2004. De overige gebieden bevatten geen vloeroppervlak detailhandel (maar bijvoorbeeld wel een megabioscoop of restaurant), of het aanwezige vloeroppervlak ligt alleen aan de rand van het gebied.
- 7) Namelijk het totale oppervlak van de perifere detailhandelsmilieus in 2006 (Ritsema van Eck et al. 2009).
- 8) De vraag naar de stedelijkheid wordt al langer gesteld in het debat over perifere detailhandelsontwikkelingen. Om de mate van stedelijkheid te bepalen, hebben Evers et al. (2005) criteria geformuleerd die betrekking hebben op de fysieke omgeving en het gebruik ervan. Deze hebben we voor deze korte impressie losjes gebruikt.



Groene stadsranden en verstedelijkingsdynamiek

Maarten Piek & Raymond de Niet

8.1 Inleiding

De stadsrandzone vervult als overgangsgebied tussen stad en platteland een aantal belangrijke rollen. Dit gebied is het visitekaartje van de stad voor bezoekers die de stad binnenrijden; voor stedelingen is het de plek waar de groene recreatie begint. Het is ook een gebied waar veel nieuwe lucratieve functies een plek vinden, naast andere functies die niet zo veel opbrengen, en functies die in de stad te veel hinder of gevaar op zouden leveren. Zo bevinden zich in dit gebied woonwijken, bedrijven- en bouwterreinen, kantoorparken en grootschalige infrastructuur, maar ook openbare en sociaal-culturele voorzieningen en groen- en sportvoorzieningen. Al deze functies bij elkaar leveren in de stadsrandzone een breed scala aan stedelijke milieus op. Deze milieus liggen alle dicht bij de groene, niet-stedelijke milieus, die hier het grootste ruimteaandeel voor hun rekening nemen (67 procent van het totale areaal).

In de afgelopen decennia hebben zich op de terreinen van wonen, werken en recreatie in de stadsrandzone grote veranderingen voorgedaan, die ieder voor zich een niet-aflatende ruimteclaim op het gebied leggen. Zo is er tussen 1996 en 2003 per vierkante kilometer ruim vijf keer zoveel woonoppervlakte gerealiseerd als in het stedelijk gebied, en bijna veertien keer zoveel als in het buitengebied (Hamers et al. 2009: 9). Vooral de groene, niet-stedelijke milieus moeten in de strijd om een plek in de stadsrandzone aan ruimte inboeten. De stadsrandzone is een gebied dat vanuit de stad gezien door de jaren heen steeds verder naar buiten is geschoven. Op een aantal plekken liggen de stedelijke gebieden inmiddels zo dicht bij elkaar dat hun stadsrandzones elkaar overlappen of dat binnen een aantal jaren zeker zullen gaan doen (Hamers et al. 2009).

Toch kent de stadsrandzone ook plekken waar de laatste decennia duidelijk minder ontwikkelingen hebben plaatsgevonden. Dit houdt verband met de eerder van rijkswege aangewezen bufferzones om de stadsgewesten ruimtelijk te scheiden en de ruimtelijke ontwikkelingen te 'geleden'. Dit bufferzonebeleid heeft ertoe geleid dat deze gebieden gevrijwaard zijn gebleven van stedelijke ontwikkelingen, zelfs zo dat de steden om de bufferzones heen naar elkaar toe worden geleid.

Maar juist voor deze zones spant het Rijk zich in de afgelopen jaren in om het recreatieve gebruik een impuls te geven. Volgens het Rijk is de ontwikkeling van voorzieningen voor dagrecreatie en ontspanning in en om de stad vooral in de Nationale Stedelijke Netwerken achtergebleven bij de toenemende verstedelijking (VROM et al. 2006). Omdat het Rijk aanbod van voldoende groene ontspanningsmogelijkheden belangrijk vindt voor de leefbaarheid, het welzijn en de gezondheid van bewoners en voor de economische concurrentiepositie, stimuleert en ondersteunt het de beoogde transformatie, ook in financiële zin. De provincies nemen het voortouw om, in overleg met de betrokken gemeenten, de verdere ontwikkeling van deze gebieden op te pakken. Medio 2015 wordt een evaluatie uitgevoerd, waarbij wordt gekeken of de transformatie van de betreffende gebieden zodanig is gevorderd dat de status van rijksbufferzone kan worden opgeheven. Daarnaast is het een taak van de provincies om een planologisch regime vast te stellen dat is gericht op het voorkómen van verdere verstedelijking. Het Rijk zal vervolgens toetsen of het regime overeenkomt met de planologische doelstellingen voor de rijksbufferzones.

De ontwikkelingen in de stadsrandzone roepen, in combinatie met de door het Rijk gewenste ontwikkelingen in de bufferzones, twee centrale vragen op die we in dit hoofdstuk proberen te beantwoorden. De eerste vraag is in hoeverre groene gebieden in de stadsrandzone met een recreatieve functie (bos, natuurlijk terrein, parken, plantsoenen, volkstuinten en sport-, dagrecreatie- en verblijfsrecreatie-terreinen) van zichzelf voldoende tegendruk geven om verstedelijking met niet-groene functies tegen te gaan. Met andere woorden: als de rijksbufferzones hun status verliezen en transformeren tot groene recreatiegebieden, biedt de recreatieve functie dan voldoende tegendruk, of is er een aanvullend planologisch regime nodig? De tweede vraag is of het niet meer voor de hand ligt om juist in te zetten op de ontwikkeling van de recreatieve functies in de stadsrandzone buiten de rijksbufferzones, om zo te voorkomen dat steden om de rijksbufferzones heen naar elkaar toe groeien.

Voor het formuleren van een antwoord op deze vragen, bakenen we in paragraaf 8.1 eerst de stadsrandzone af. Daarna bespreken we in deze paragraaf of er in de afgelopen decennia een verschil in ontwikkelingen waarneembaar is in de stadsrandzones binnen en buiten de Nationale Stedelijke Netwerken, de rijksbufferzones en de Nationale Landschappen. We doen dat aan de hand van een zogenoemde hotspot-analyse voor de periode 1996-2003. In paragraaf 8.3 illustreren we de uitkomsten met een vijftal korte casestudies. Vervolgens gaan we in op de verwachte ontwikkelingen in de stadsrandzone tot 2040 (paragraaf 8.4). In paragraaf 8.5 onderzoeken we in hoeverre er in de groene gebieden waar in de periode 1996-2003 weinig ontwikkeling was (coldspots), ook in de periode tot 2015 weinig ontwikkelingen zullen plaatsvinden. Daarnaast kijken we in deze paragraaf of er voor de verschillende groene grondgebruiksfuncties ook verschillende ontwikkelingen gelden. We projecteren hiertoe de Nieuwe Kaart van Nederland op de coldspots. In de laatste paragraaf vatten we onze bevindingen samen door een antwoord te formuleren op de twee centrale vragen.

8.2 Ontwikkelingen in de stadsrandzone

8.2.1 Afbakening stadsrandzone

Voor de afbakening van de stadsrandzone sluiten we aan bij de definitie van de stadsrandzone zoals gebruikt in het rapport Verstedelijking in de stadsrandzone (Hamers et al. 2009: 12). De stadsrandzone ligt als een schil om het bestaand stedelijk gebied en volgt de contouren ervan. De maat van de schil hangt daarbij af van de grootte van het stedelijk gebied. Daaraan worden de perifere locaties in de buurt van snelwegopritten en -afritten toegevoegd, omdat in deze definitie ook rekening wordt gehouden met de verstedelijking die niet concentrisch rondom de compacte stad plaatsvindt. Tot slot is in deze definitie de dynamiek van de stadsrandzone van belang. De stadsrandzone volgt in de loop van de tijd de ‘beweging’ van het stedelijk gebied.

In dit hoofdstuk onderzoeken we de ontwikkelingen in de stadsrandzone in de periode 1996-2003. Op grond daarvan definiëren we het onderzoeksgebied binnen de buitengrens van de stadsrandzone uit 2003 en buiten de begrenzing van het stedelijk gebied uit 1996.

8.2.2 Uitgebreide hotspotanalyse

Om te kunnen bepalen of er verschillen in ontwikkeling waarneembaar zijn tussen de stadsrandzones binnen en buiten de Nationale Stedelijke Netwerken, de rijksbufferzones en de Nationale Landschappen, is een hotspotanalyse gedaan (zie Bijlage 4 voor een toelichting op deze analyse). Met deze analyse wordt de verandering van het grondgebruik in de omgeving van een plek vergeleken met de gemiddelde ontwikkeling in Nederland. Op basis van een aantal indicatoren geeft deze analyse aan op welke plaatsen er relatief veel verandering (hotspot) of weinig verandering (coldspot) is. Indicatoren in deze analyse zijn gedefinieerd op basis van veranderingen binnen de stedelijke functies wonen, werken en het bodemgebruik. In figuur 8.6 (bladzijde 159) is het resultaat van deze hotspotanalyse te zien. Een uitbreiding op deze standaard hotspotanalyse is nodig, omdat de gebieden die in de standaard hotspotanalyse als hotspot worden gemarkeerd niet per definitie zelf een grondgebruikstransformatie ondergaan: het kan ook gaan om veranderingen in de omgeving. Juist dit onderscheid is interessant, omdat het trendmatig niet of minder transformeren van een bepaald grondgebruikstype binnen een hotspot een aanwijzing kan vormen voor de tegendruk die door dat grondgebruikstype aan verstedelijking wordt geboden. Op basis van een vergelijking van de bodemstatistiek uit 1996 met die van 2003 (op basis van de hoofdklassen van grondgebruik) kan worden afgeleid of de gebieden binnen de hotspots ook daadwerkelijk zijn getransformeerd. Door deze uitgebreide hotspotanalyse te projecteren op het grondgebruik uit 1996 (op basis van een herclassificatie van CBS Bodemstatistiek 1996) valt ten slotte te analyseren of er historisch gezien een verschil is in ontwikkelingen tussen de grondgebruikstypen en de stadsrandzones binnen de Nationale Stedelijke Netwerken, de rijksbufferzones en de Nationale Landschappen. De resultaten daarvan staan in tabel 8.1.

		Coldspots		Nullspots	Hotspots		Aandeel koele hotspots t.o.v. totaal hotspots (%)
		Reële coldspots	Warme coldspots		Koele hotspots	Reële hotspots	
		Aandeel gg (%)	Aandeel gg (%)	Aandeel gg (%)	Aandeel gg (%)	Aandeel gg (%)	
Stadsranden in Randstad	Bos	46,0	2,4	25,8	20,1	5,7	78
	Landbouw	47,2	0,8	17,3	23,8	10,9	69
	Natuurlijk terrein	55,1	2,2	22,9	16,4	3,4	83
	Recreatie	34,9	1,7	22,4	33,9	7,0	83
Stadsranden in de overige Nationale Stedelijke Netwerken	Bos	54,0	2,9	25,1	14,9	3,1	83
	Landbouw	49,2	0,7	20,4	21,5	8,2	72
	Natuurlijk terrein	44,4	5,8	31,0	14,6	4,2	78
	Recreatie	34,8	1,9	24,5	32,4	6,4	84
Stadsranden buiten de Nationale Stedelijke Netwerken	Bos	54,1	2,9	25,6	13,9	3,5	80
	Landbouw	53,3	0,7	18,3	20,2	7,5	73
	Natuurlijk terrein	38,4	4,2	25,0	23,6	8,8	73
	Recreatie	36,5	2,2	24,1	31,0	6,2	83
Stadsranden in rijksbufferzones	Bos	51,6	4,0	21,5	18,5	4,4	81
	Landbouw	55,3	0,6	18,4	20,7	4,9	81
	Natuurlijk terrein	64,3	2,7	19,3	11,1	2,6	81
	Recreatie	43,6	1,5	23,8	26,7	4,4	86
Stadsranden in Nationale Landschappen	Bos	60,4	2,2	25,2	10,4	1,9	85
	Landbouw	59,0	0,7	19,0	17,6	3,7	83
	Natuurlijk terrein	39,7	4,1	26,0	23,0	7,3	76
	Recreatie	40,7	2,1	25,1	26,5	5,6	83

Bron: CBS Bodemstatistiek (1996, 2003); bewerking PBL

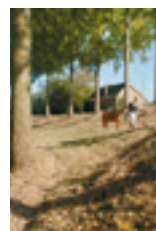
We kunnen hier een aantal conclusies uit trekken. Er verandert in de stadsranden minder dan op het eerste gezicht uit de hotspotanalyse blijkt. De gebieden waar het grondgebruik daadwerkelijk is veranderd in de periode 1996-2003 (de warme coldspots en de reële hotspots; zie voor uitleg van de gebruikte termen Bijlage 4) beslaan in de Nationale Stedelijke Netwerken 8 tot 10 procent van het oppervlak. In de bufferzones en Nationale Landschappen is dat 5 procent van het oppervlak. Het aandeel koele hotspots, waar in de omgeving wel veel veranderingen hebben plaatsgevonden maar waar op de plek zelf het grondgebruik tussen 1996 en 2003 gelijk is gebleven, is bij alle grondgebruiksfuncties aanmerkelijk groter. We zien dat in alle gebieden met een groen grondgebruikstype (bos, natuur, landbouw of recreatie) recreatie het minst vatbaar is voor functieverandering.

Hier vinden we namelijk steeds het grootste aandeel koele hotspots. Zowel in 1996 als in 2003 hadden die gebieden een recreatieve functie, terwijl in de omgeving zo veel ontwikkelingen plaatsvonden dat deze gebieden als hotspot worden aange-merkt. De landbouw is het meest vatbaar voor functieverandering. Hier vinden we binnen de stadsrandzone in de Nationale Stedelijke Netwerken het grootste aandeel reële hotspots. Buiten de Nationale Stedelijke Netwerken is het aandeel reële hotspots nog net iets groter bij de functie natuurlijk terrein. In de gebieden waarvoor restrictief rijksbeleid geldt, namelijk de rijksbufferzones en de Nationale Landschappen, is duidelijk minder dynamiek zichtbaar dan in de gebieden daarbuiten. In het algemeen is het relatieve aandeel hotspots ten opzichte van de andere spots daar kleiner en het relatieve aandeel coldspots juist groter.

Als we kijken naar de Nationale Stedelijke Netwerken, dan zien we dat op de grondgebruiksfunctie landbouw een groter aandeel reële hotspots te vinden is dan op (de semi-openbare grondgebruiksfuncties) bos, natuurlijk terrein, landbouw en recreatie. Als we daarna kijken naar het aandeel koele hotspots ten opzichte van het totaal aan hotspots, dan zien we dat landbouw binnen de Nationale Stedelijke Netwerken steeds het kleinste aandeel koele hotspots kent. De grondgebruiksfunctie landbouw transformeert volgens de analyse in de periode 1996-2003 binnen de Nationale Stedelijke Netwerken dus het vaakst in een andere functie. Ondanks de hoge stedelijke druk waarmee de Nationale Stedelijke Netwerken te maken hebben, transformeren de (semi-)openbare groene grondgebruikstypen relatief gezien minder vaak naar een ander grondgebruikstype dan landbouwgronden. Dit bevestigt de veronderstelling dat (semi-)openbare gebieden, groene gebieden met een stedelijke gebruiksfunctie (gebieden die stedelingen gebruiken om te recreëren) meer tegendruk bieden tegen verstedelijking in vergelijking met landbouwgronden (zonder die stedelijke gebruiksfunctie).

8.3 Casestudies

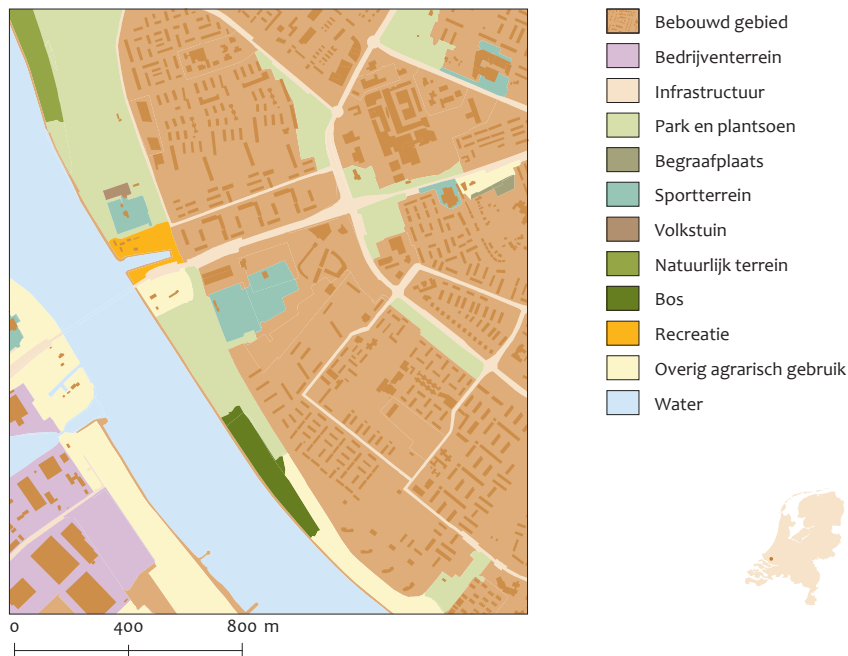
Om te laten zien wat voor ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden binnen deze methodisch geconstrueerde typologieën, laten we in een aantal voorbeeldgebieden een aantal van deze typologieën de revue passeren. Door bovendien te bekijken welke nieuwe plannen er liggen volgens de Nieuwe Kaart van Nederland, wordt duidelijk dat de hot- of coldspotstatus uit de voorgaande periode (1996-2003) niet alles zegt over de ontwikkelingen die nu plaatsvinden en de hotspot-status die daaraan zou moeten worden verbonden.



8.3.1 Rotterdam Hoogvliet: reële coldspot

Stedelijke groene functies groenzone Hoogvliet, 2006

Figuur 8.1



Bron: CBS Bodemstatistiek (2006); Topografische kaart

Hoogvliet is een voorbeeld van een reële coldspot. Hoogvliet ligt ingeklemd tussen het havengebied in het noorden, begrensd door de A15 en de Maas in het zuiden. De stadsrandzone wordt hier gevormd door de groene zone tussen enerzijds de rivier en de stad en anderzijds de groene wig die de wijk insteekt. In deze groene zone en wig liggen verschillende groene grondgebruikstypen. Zowel (semi-) openbaar groen (bos, nat natuurlijk terrein, sportvelden, parken en plantsoenen, dagrecreatieve terreinen en volkstuinen) als agrarisch groen.

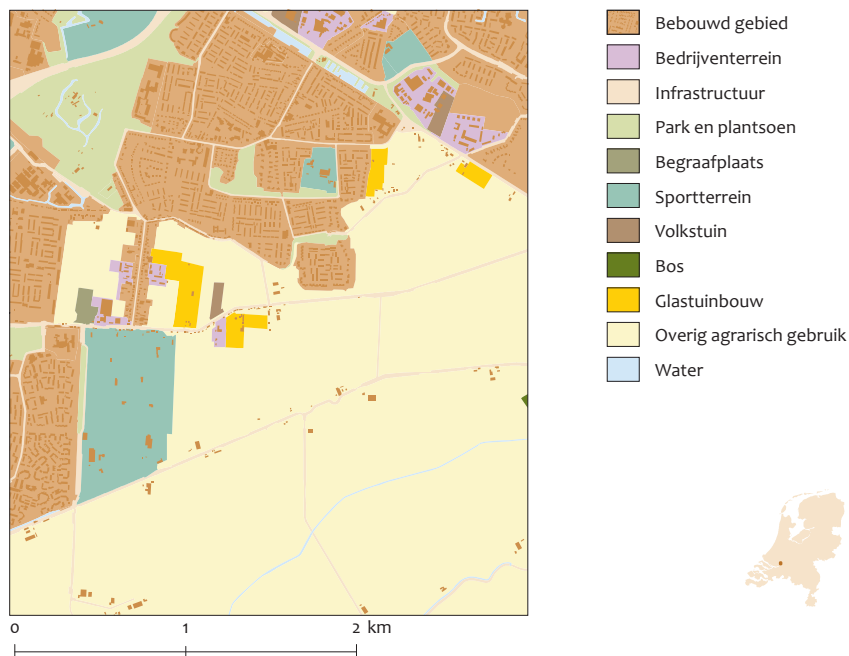
In het stedelijk deel van dit studiegebied (binnenkant stadsrandzone) liggen de belangrijkste grondgebruikstypen woongebied, detailhandel en horeca. In mindere mate zijn er ook sociaal-culturele voorzieningen en openbare voorzieningen te vinden. Hoogvliet ondergaat een herstructureringslag waarbij de groene zone tussen rivier en stad niet wordt aangetast. In een deel van het gebied in de wig liggen sportvelden waarop woningbouw terechtkomt. Het overige deel in de wig is als bouwterrein geclassificeerd. Hier wordt de groene openbare ruimte heringericht.

In deze reële coldspot vinden dus kleine transformaties plaats. Waarschijnlijk zou die in het studiegebied voor de periode na 2006 als warme coldspot worden gekenmerkt. Door het volbouwen van een deel van de groene wig verandert vooral het karakter van de wig. De ingrepen leiden hier naar verwachting niet in een omslag naar een ander milieu. De transformatie van sportveld naar woongebied is een typische stadsrandzonetransformatie.

8.3.2 Dordrecht Zuid-Oost: reële coldspot

Figuur 8.2

Stedelijke groene functies stadsrandzone Dordrecht, 2006



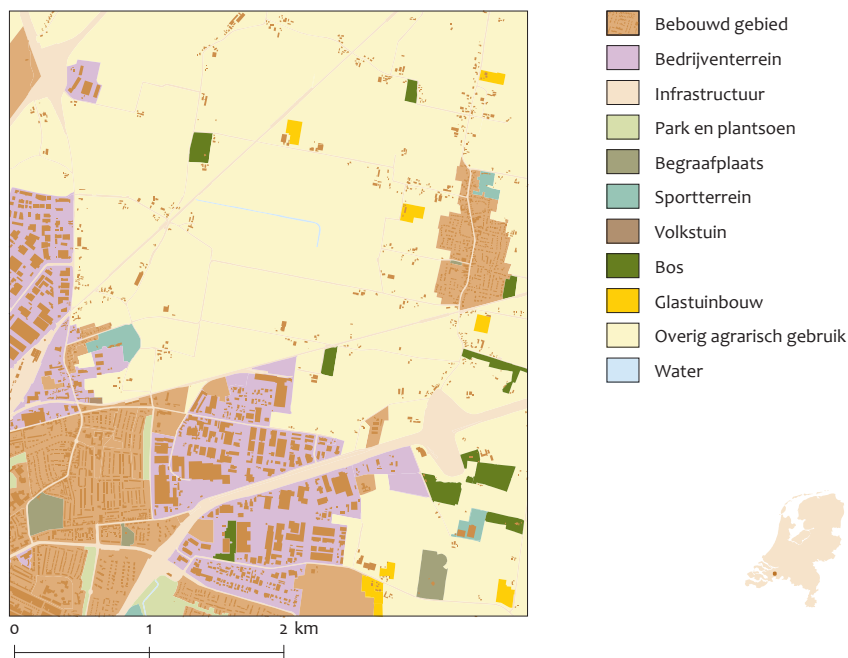
Bron: CBS Bodemstatistiek (2006); Topografische kaart

Dordrecht Zuid-Oost is eveneens een voorbeeld van een reële coldspot. Dit studiegebied wordt gedomineerd door het grondgebruik van overige agrarische gronden (stadsrandzone) en woongebied (stedelijke kant). Binnen de stadsrandzone liggen de grondgebruikstypen sportterrein, glastuinbouw, bedrijventerrein en volkstuinen. Voor dit gebied (het agrarisch gebied) zijn inmiddels plannen voor de aanleg van een 18-holes golfbaan en 12 hectare bosgebied, inclusief recreatieve voorzieningen zoals fiets- en wandelpaden, een ligweide, vissteigers en een horecavoorziening bij de golfbaan. Aan de randen van het plangebied zijn woningen uit het duurdere segment gepland. Rode ontwikkelingen vinden vooral aan de rand plaats. De stadsrand ondergaat hier een transformatie van agrarisch groen naar stedelijk (semi-)openbaar groen. Dit studiegebied dat in de periode 1996-2003 wordt gekenmerkt als reële coldspot gaat daarmee volledig op de schop. Door de omvang van de transformaties zou dit gebied nu waarschijnlijk worden gekenmerkt als reële hotspot. De transformaties zijn vooral groen van karakter en zijn een voorbeeld van hoe met een stedelijke functie de stadsrand groen kan worden gehouden.

8.3.3 Roosendaal: warme coldspot

Stedelijke groene functies Roosendaal Noord, 2006

Figuur 8.3



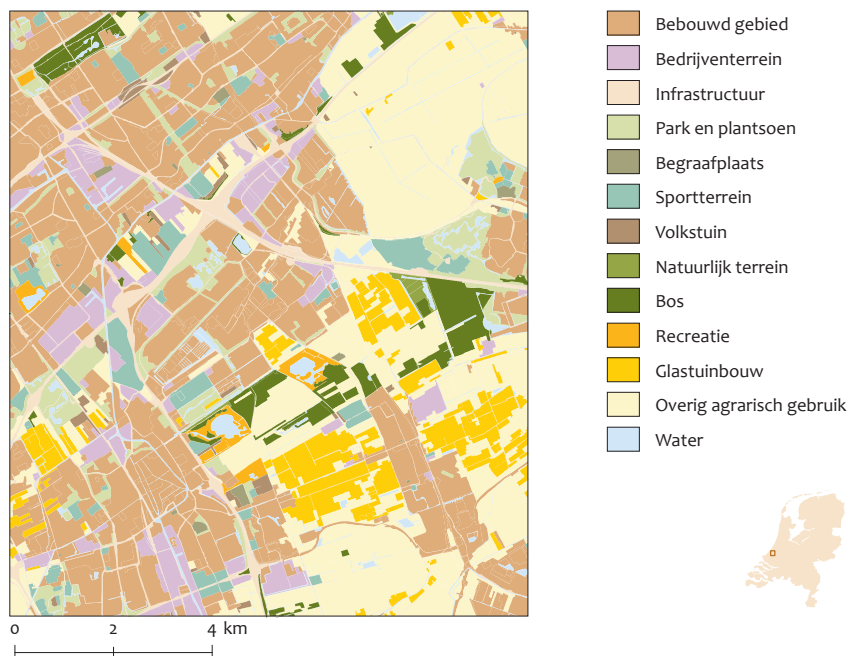
Bron: CBS Bodemstatistiek (2006); Topografische kaart

Roosendaal is een voorbeeld van een warme coldspot. Bij warme coldspots gaat het om kleine grondgebruiksveranderingen in een omgeving waar minder veranderingen plaatsvinden ten opzichte van het gemiddelde van Nederland. In Roosendaal zijn er in de periode tussen 1996 en 2003 minimale uitbreidingen gedaan aan de bedrijventerreinen tussen het spoor (Roosendaal-Dordrecht) en de snelweg A17 en in de oksel van de sporen (Roosendaal-Dordrecht en Roosendaal-Breda). In dit studiegebied liggen plannen (op basis van de Nieuwe Kaart van Nederland) voor de aanleg van ecologisch groen binnen het bedrijventerrein Borchwerf II. Het betreft hier voor een deel de transformatie van agrarisch groen in de stadsrandzone naar semi-openbaar groen. Aangezien dit de enige transformatie is binnen het studiegebied zou dit gebied nu ook als warme coldspot kunnen worden gekenmerkt.

8.3.4 Den Haag Ypenburg: koele hotspot

Figuur 8.4

Stedelijke groene functies Den Haag Ypenburg, 2006



Bron: CBS Bodemstatistiek (2006); Topografische kaart

Den Haag Ypenburg is een voorbeeld van een gebied waar koele hotspots te vinden zijn (te midden van een reële hotspot). Het agrarisch gebied in de oksel van de A13, de A4 en de A12 en ingeklemd tussen de recreatiegebieden van Delft en Nootdorp is grotendeels verstedelijkt. Ondanks deze verstedelijking (Vinex) die hier heeft plaatsgevonden (reële hotspot) hebben een aantal koele hotspots hun oorspronkelijke grondgebruiksfunctie behouden. Onder deze stabiele grondgebruiksfuncties vinden we sociaal-culturele voorzieningen, bedrijventerreinen, glastuinbouw, maar ook sportterreinen en overig agrarisch groen.

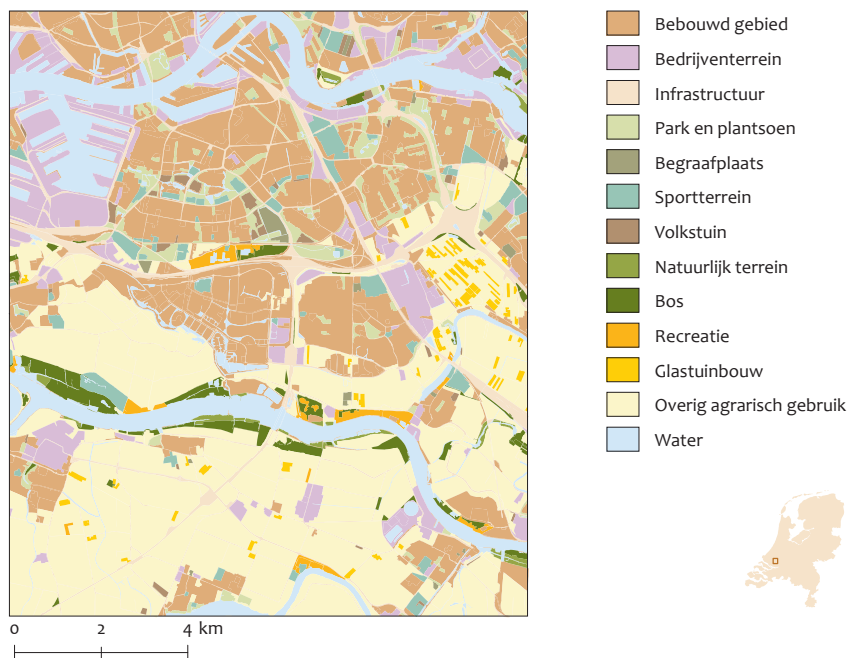
Het recreatiegebied Delftse hout is een voorbeeld van een (semi-)openbare groene functie die overeind is gebleven. In dit studiegebied vinden we een mix van functies zoals openbare voorzieningen, groen- en sportvoorzieningen, landbouw, bedrijventerrein, infrastructuur, kantoren, en woongebied.

Doordat de Vinex-locatie inmiddels bijna is voltooid en er volgens de Nieuwe Kaart van Nederland in de directe omgeving van Den Haag Ypenburg in de nabije toekomst geen grote plannen liggen is het te verwachten dat dit gebied nu overgaat van een koele hotspot naar een warme coldspot.

8.3.5 Rotterdam Carnisselande: reële hotspot

Stedelijke groene functies Rotterdam Carnisselande, 2006

Figuur 8.5



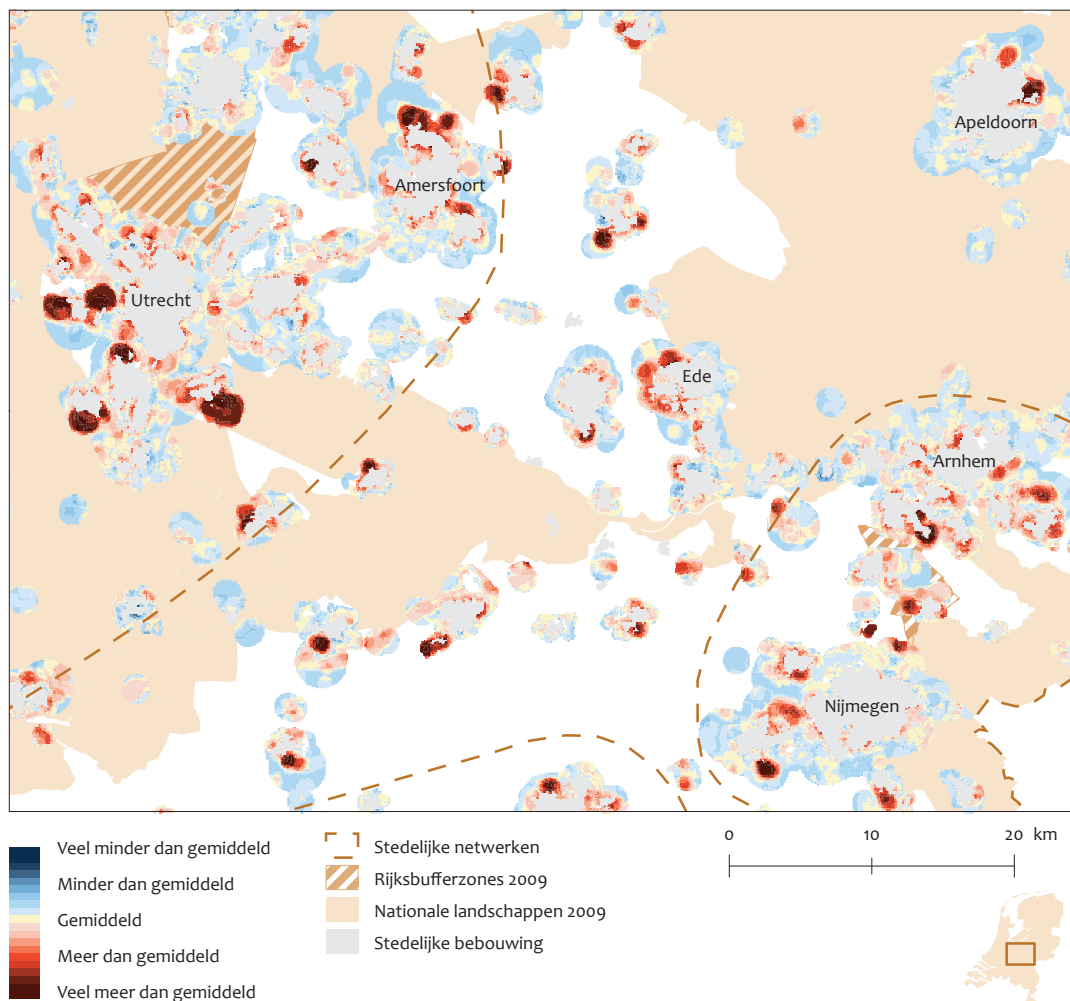
Bron: CBS Bodemstatistiek (2006); Topgrafische kaart

Rotterdam Carnisselande is evenals Den Haag Ypenburg een Vinex-locatie. Het gebied ten westen van Barendrecht, ingeklemd in de oksel van de A15 en A29, is hier in de periode 1996-2003 van agrarisch grondgebruik overgegaan in woon-gebied. Hier vinden we naast landbouw vooral infrastructuur en bouwterrein. Daarnaast zijn er ook woongebieden, perifere detailhandel, groen- en sport-voorzieningen, en bedrijventerrein te vinden.

Volgens de Nieuwe Kaart van Nederland liggen in de directe omgeving van deze wijk geen plannen meer. Het voorbeeldgebied zou naar verwachting nu dan ook overgaan naar een reële coldspot.

Figuur 8.6

Ruimtelijke ontwikkelingen in de stadsrandzone, 1996 – 2003



Bron: CBS Bodemstatistiek (1996, 2003); bewerking PBL

8.4 Ruimtelijke ontwikkelingen in de stadsrandzone: de verre toekomst

Het is lastig te voorspellen in welke mate de uitbreidingsbehoefte van de steden binnen en/of buiten het bestaand stedelijk gebied in de toekomst zal worden gerealiseerd. Het verstedelijkingsbeleid is sinds de jaren zestig gedomineerd door doelstellingen om de stedelijke uitleg compact te houden. Met de *Nota Ruimte* (VROM et al. 2006) wordt dit doel voortgezet door te streven een deel van de verstedelijkingsopgave binnenstedelijk te realiseren (inbreidingsopgave) en voor

de overige opgave de ontwikkelingen te bundelen aan het bestaand stedelijk gebied (uitbreidingsopgave). Daarmee wordt het compactestadsbeleid voortgezet. In plaats van het stellen van beperkingen aan uitbreidingen zoals in voorgaande nota's gebruikelijk was, wordt de opgave nu echter ook geformuleerd op basis van het stimuleren van gerichte ontwikkelingen (ook in rijksbufferzones).

Afhankelijk van het succes van de inbreidingsopgave (Nota Ruimte: 40 procent binnen bestaand bebouwd gebied) komt minimaal 60 procent van de totale verstedelijkingsopgave buiten het bebouwd gebied van 2000 terecht. Als we ervan uitgaan dat in de toekomst het streven van het Rijk is om de stedelijke uitleg compact te houden, komt dat neer op een grote opgave voor de stadsrandzone. Maar hoe groot is die opgave?

Hamers et al. (2009: 75-79) hebben op basis van een empirisch geschatte verdeelsleutel voor de scenario's Global Economy en Regional Communities uit de studie Welvaart en Leefomgeving (WLO, zie Janssen et al. 2006) de ruimte vraag bepaald voor 2040. Daarbij is gekeken naar scenario, functie, gebied en landsdeel (Randstad, intermediaire zone en overig Nederland). Opvallend is de relatief grote behoefte aan ruimte voor recreatie (inclusief ruimte voor natuurgebieden in verband met recreatief medegebruik) in de stadsrandzone in de Randstad (in beide scenario's). Ook ondervindt de ruimte vraag voor recreatie in de Randstad grote concurrentie van de ruimte vraag voor andere functies; de ruimte vraag in de overige Nationale Stedelijke Netwerken wordt in de studie van Hamers et al. niet berekend. De ruimte behoefte voor recreatie is in de stadsrandzone per vierkante kilometer in beide WLO-scenario's meer dan vijfenhalf keer zo groot als in het buitengebied. Tegelijkertijd is in het hogedrukscenario (Global Economy) de ruimte behoefte voor wonen en werken per vierkante kilometer in de stadsrandzone twee- tot twaalfmaal zo groot als in het stedelijk gebied en het buitengebied. In de toekomst (periode tot 2040) zal de verstedelijkingsdruk op de stadsrandzone bij voortzetting van het huidige bundelingsbeleid naar verwachting onverminderd groot blijven.

8.5 Ruimtelijke ontwikkelingen in de groene delen van de stadsrandzone: de nabije toekomst

Het is interessant om te kijken of de gebieden die in de periode 1996-2003 een coldspot bleken te zijn, ook in de toekomst weinig dynamiek vertonen. Om hier een beeld van te kunnen schetsen, is gekeken naar het aantal en het type plannen dat er voor deze gebieden ligt. Omdat in de voorgaande analyses voor de periode 1996-2003 bleek dat (semi-)openbare groene grondgebruikstypen – oftewel groene gebieden met een stedelijke functie – meer weerstand bieden tegen verstedelijkingsdruk, is het relevant hier te analyseren of dat ook geldt voor de nabije toekomst (tot ongeveer 2015). Bovendien kunnen we dan ook analyseren of binnen de verschillende (semi-)openbare groene grondgebruikstypen bos, natuurlijk terrein en recreatie' nog verschillen optreden.

Aan de hand van de Nieuwe Kaart van Nederland (NIROV 2008) is gekeken voor welk deel van de groene coldspots binnen de stadsrandzone plannen bestaan. Bovendien is gekeken naar het karakter van die plannen: gaat het om plannen voor

Tabel 8.2**Aantal en type plannen in de groene coldspots**

Coldspots							
Agrarisch groen in coldspots				Niet-agrarisch groen in coldspots			
	Ha	%	% t.o.v. totaal plannen		Ha	%	% t.o.v. totaal plannen
Areaal in coldspots	192.338			Areaal in coldspots	52.739		
Rode plannen	5.246	2,7	51,1	Rode plannen	415	0,8	43,1
Groene plannen	3.849	2,0	37,5	Groene plannen	485	0,9	50,3
Blauwe plannen	1.161	0,6	11,3	Blauwe plannen	63	0,1	6,6
Totaal plannen	10.256	5,3	100,0	Totaal plannen	964	1,8	100,0

Het gaat om plannen uit de NKN met een harde status, alleen herstructurering en functievlak/-lijn als plansoort zijn in de analyse meegeteld.

Bron: NIROV (2008), Nieuwe Kaart van Nederland; bewerking PBL

groene functies (bijvoorbeeld uitbreiding groen), rode functies (zoals woningbouw) of blauwe functies (water of waterberging)?

De toekomst van de groene coldspots in de stadsrandzone lijkt rustig. Voor 95 procent van het gebied bestaan er volgens de Nieuwe Kaart van Nederland geen plannen. Voor het resterende deel (5 procent) van de groene coldspots in de stadsrandzone liggen er uitbreidingsplannen voor groene en rode functies of ruimtereservering voor blauwe functies (water). Hierbij is alleen gekeken naar de meer definitieve plannen (planstatus 'hard'). Indien ook de minder definitieve plannen worden meegenomen (planstatus 'zacht' en 'onbekend') dan zijn er plannen voor 13 procent van het oppervlak.

Binnen het groen is er een duidelijk verschil tussen de gebieden met agrarisch groen en het (semi-)openbare groen (tabel 8.2; zie tabel 8.3 voor de lijst van grondgebruiksfuncties). De meeste plannen komen terecht in het agrarisch groen. Daar is namelijk voor ruim 5 procent van het oppervlak een plan. Bij het (semi-)openbaar groen is dat een kleine 2 procent van het oppervlak.

Interessant is dat de plannen die terechtkomen in het agrarisch groen en het overig groen verschillend van karakter zijn. In het agrarisch groen heeft meer dan de helft van de plannen een rood karakter. In het (semi-)openbaar groen heeft de helft van de plannen juist een groen karakter.

In tabel 8.3 valt af te lezen dat de rode plannen die in het (semi-)openbaar groen terechtkomen voornamelijk op parken en plantsoenen, sportterreinen en volkstuinen terechtkomen. Tegelijkertijd zien we dat deze grondgebruikstypen ook worden geconfronteerd met het grootste aandeel groene plannen. In totaal overheerst het aantal groene plannen binnen de (semi-)openbare grondgebruiksfuncties met 12,4 procentpunten.

De veronderstelling dat (semi-)openbare groene gebieden (gebieden die door stedelingen worden gebruikt om te recreëren) meer tegendruk bieden tegen verstedelijking in vergelijking met landbouwgronden (zonder die stedelijke gebruiksfunctie) wordt hier opnieuw (voorzichtig) bevestigd. Bovendien zien we hier dat als er plannen in de (semi-)openbare gebieden terechtkomen, deze minder vaak een rood karakter hebben dan de plannen die terechtkomen op agrarische gronden.

Grondgebruik (semi-) openbaar groen 2003	Grondgebruiksfunctie binnen coldspot					
	Totaal (ha)	Waarvan met plannen (ha)	Soort plan*	Oppervlak (ha)	Oppervlakte-aandeel t.o.v. totaal oppervlakte grondgebruik binnen coldspot (%)	Oppervlakte-aandeel t.o.v. totaal oppervlakte plannen (%)
Begraafplaatsen	698	14	B	0	0,0	0
			G	7	1,0	1
			R	7	1,0	1
Park en plantsoen	4.348	163	B	12	0,3	1
			G	53	1,2	6
			R	97	2,2	10
Sportterrein	6.199	185	B	1	0,0	0
			G	62	1,0	6
			R	122	2,0	13
Volkstuinen	925	82	B	0	0,0	0
			G	54	5,8	6
			R	28	3,0	3
Dagrecreatieterrein	2.056	32	B	7	0,3	1
			G	21	1,0	2
			R	5	0,2	0
Verblijfsrecreatieterrein	1.456	22	B	0	0,0	0
			G	13	0,9	1
			R	9	0,6	1
Bos	31.725	440	B	33	0,1	3
			G	263	0,8	27
			R	143	0,5	15
Droge natuur	4.180	15	B	7	0,2	1
			G	7	0,2	1
			R	2	0,0	0
Natte natuur	1.155	10	B	3	0,3	0
			G	5	0,4	0
			R	2	0,2	0
Totaal	52.742	964		Opp. (ha)	Procentpunten	(%)
			B	63	1,2	7
			G	485	12,4	50
			R	415	9,8	43

* B = Blauw, G = Groen en R = Rood.

Bron: NIROV (2008), Nieuwe Kaart van Nederland; bewerking PBL

8.6 Synthese

Kunnen groene gebieden in de stadsrandzone met een recreatieve functie van zichzelf voldoende tegendruk geven om verstedelijking met andere functies tegen te gaan? Met andere woorden: biedt de recreatieve functie voldoende tegendruk als de rijksbufferzones hun status verliezen en transformeren tot groene recreatiegebieden, of is er een aanvullend planologisch regime nodig? Of ligt het juist meer voor de hand om in te zetten op de ontwikkeling van de recreatieve functies in de stadsrandzone buiten de rijksbufferzones, om zo te voorkomen dat steden om de rijksbufferzones heen naar elkaar toe groeien?

Uit de analyses in dit hoofdstuk komt naar voren dat zowel in een hoge- als een lagedrukscenario de toekomstige verstedelijkingsdruk in de stadsrandzone vele malen hoger is dan in het stedelijk gebied én het buitengebied. Tot aan 2040 zal de verstedelijkingsdruk op de stadsrandzone bij voortzetting van het huidige bundelingsbeleid naar verwachting onverminderd groot blijven. Vooral de agrarische sector zal door gebrek aan tegendruk aan ruimte inboeten ten opzichte van andere functies.

Uit de hotspotanalyse blijkt dat groene gebieden met een recreatief grondgebruikstype meer tegendruk geven aan verstedelijking dan groene gebieden die geen stedelijke functie kennen. Ondanks de hoge stedelijke druk transformeren (semi-)openbare groene grondgebruiksfuncties, en vooral de recreatieve functies, relatief gezien het minst vaak naar een ander grondgebruikstype. Op landbouwgronden vinden de meeste ontwikkelingen plaats.

Deze trend is ook zichtbaar als we naar de toekomst kijken. Ook dan is een duidelijk verschil waarneembaar tussen de gebieden met agrarisch groen en die met (semi)openbaar groen. De meeste plannen komen in het agrarisch groen terecht. Bovendien zijn deze plannen duidelijk vaker rood van aard dan de plannen die in het (semi-)openbare groen terechtkomen.

Het is uiteraard niet zo dat in de (semi)openbare groene gebieden helemaal geen ontwikkelingen plaatsvinden. Bovendien is er een verschil in ontwikkeling binnen de gebieden van de recreatiehoofdklassen. Als er ontwikkelingen zijn, dan gebeurt dat vooral bij de volkstuinen, sportterreinen en parken en plantsoenen. Bovendien zijn recreatieve gebieden vanwege hun groene karakter in potentie nu eenmaal interessante gebieden om stedelijke functies bij te clusteren. Het is in ieder geval niet zo dat er door een recreatieve functie aan gebieden toe te kennen, binnen die gebieden geen stedelijke ontwikkelingen meer plaatsvinden.

De ruimtelijke dynamiek is vooral hoog in de stadsrandzones waarvoor geen rijksrestricties gelden, dus buiten de bufferzones. Tegelijkertijd constateren Hamers et al. (2009) dat vooral de stadsrandzones in de steden van de Nationale Stedelijke Netwerken steeds vaker in elkaar overlopen, smaller worden en zelfs verdwenen zijn of dreigen te verdwijnen. Uitgaande van die niet-aflatende verstedelijkingsdruk op die stadsrandzone en de recreatiebehoeften van de bewoners van die steden, ligt het voor de hand om juist hier een recreatieve functie te ontwikkelen die tegelijkertijd functioneert als een groene buffer die meer tegendruk kan bieden aan de verstedelijking. De rijksbufferzones maken slechts een klein deel uit van

de stadsrandzone: de afstand van de stad naar de rijksbufferzone is gemiddeld groter dan die naar de stadsrandzone. Bewoners van de steden kunnen dichterbij in hun recreatiebehoeften worden voorzien door in de stadsrandzone zelf aan deze behoeften tegemoet te komen. Wordt de toekomstige behoefte aan recreatie binnen de stadsrandzone volledig gerealiseerd, dan groeien de steden binnen de Nationale Stedelijke Netwerken (gezien de omvang van de opgave) wellicht functioneel aan elkaar, maar zal er morfologisch nog steeds een overgang (kunnen) zijn tussen stad en land.

In de toekomstige opgave voor de stadsrandzone kan de rode verstedelijkingsopgave echter niet worden genegeerd. Door hier de groene en rode opgave gelijktijdig te ontwikkelen in combinaties van rode en (semi-)openbare groene functies, kunnen hier groen-stedelijke milieus worden gecreëerd die nog meer weerstand bieden tegen verstedelijking dan de (semi-)openbare groene functies alleen. De opgave is dan niet het ontwerpen van rode functies in het groen, maar het creëren van stedelijke milieus waarbij de groene functies onlosmakelijk (ruimtelijk functioneel) zijn verbonden met de rode.

De rijksbufferzones in de Nationale Stedelijke Netwerken lijken bescherming te bieden tegen verandering van groen grondgebruik in rode functies; daarnaast is er een grote vraag naar recreatieve voorzieningen. Daarom ligt het voor de hand het huidige planologische regime van rijksbufferzone te handhaven, en juist te focussen op de transformatie van de groene stadsrandzone erbuiten naar een groen-stedelijke stadsrandzone. Het Rijk zou deze transformatie kunnen stimuleren en ondersteunen, ook in financiële zin.

Noot

- 1) Tot de hoofdklasse recreatie horen de subklassen park en plantsoen, sportterrein, volkstuinten, dagrecreatieterrein en verblijfsrecreatieterrein.

Literatuur

Bevindingen

- Bontje, M. (2001), *The challenge of planned urbanisation*, Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.
- Brand, A. (2002), *Het stedelijk veld in opkomst: de transformatie van de stad in Nederland gedurende de tweede helft van de twintigste eeuw*, Haarlem: Provincie Noord-Holland.
- Buitelaar, E. en N. Sorel (2009), *Ex-durante evaluatie Wro. Evaluatieontwerp en nulmeting*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Buuren, P. van, A. de Gier, A. Nijmeijer & J. Robbe (2008), *Van WRO naar Wro*, Den Haag: Instituut voor Bouwrecht.
- College van Rijksadviseurs (2010), *Prachtig compact NL. Deel 1: visie*, Den Haag: CRA.
- Derksen, W. e.a. (2007), *De staat van de ruimte 2007, Nederland zien veranderen*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Engelsdorp Gastelaars, R. van & D. Hamers (2006), *De nieuwe stad. Stedelijke centra als brandpunten van interactie*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Gerritsen, M., D. Hanemaayer & E. Roos (2009), *Evaluatie BIRK; eindrapport*. Rapport in opdracht van het Ministerie van VROM, Den Haag: B&A Consulting.
- Hajer, M.A., D. Sijmons & F. Feddes (2006), *Een plan dat werkt; ontwerp en politiek in de regionale planvorming*, Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Hamers, D., K. Nabielek, S. Schluchter & M. van Middelkoop (2007), *Afgeschermd woondomeinen in Nederland*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Hamers, D., K. Nabielek, M. Piek & N. Sorel (2009), *Verstedelijking in de stadsrandzone; een verkenning van de ruimtelijke opgave*, Den Haag/Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Harts, J.J., C. Maat & M. Zeijlman van Emmichoven (1999), *'Meervoudig stedelijk ruimtegebruik: methode en analyse', Stedelijke en Regionale Verkenningen 20*, Delft University Press.
- Harts, J.J., C. Maat & M. Zeijlman van Emmichoven (2000), *'Monitoring stedelijke milieus: menging en dichtheid', Stedelijke en Regionale Verkenningen 23*, Delft University Press.
- Hornis, W. & J. Ritsema van Eck (2007), *Het Nieuwe Ommeland; veranderingen in stad-landrelaties*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Jonge, de, J. (2009), *'Vloeibare regio's', Stedebouw & Ruimtelijke Ordening 6*, 10-19.
- Lohof, S. & A. Reijndorp (red.) (2006), *Privé Terrein. Privaat beheerde woondomeinen in Nederland*, Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Luijten, A., (2009), *'Soft planning in een gefragmenteerde wereld' (interview met Wil Zonneveld), Stedebouw & Ruimtelijke Ordening 5*, 6.
- Luijten, A. & J. Modder (2009), *'De ongemakkelijke relatie tussen ontwerp en politiek' (interview met Wouter Vanstiphout), Stedebouw & Ruimtelijke Ordening 6*, 27-31.
- Maas, T. & B. Vink (2009), *Concrete stappen op weg naar een duurzame inrichting*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- Maat, C., J.J. Harts, M. Zeijlman van Emmichoven & R. Goetgeluk (2005), *Dynamiek stedelijke milieus 1996-2002, Rapport in opdracht van het ministerie van VROM*. Delft: Onderzoeksinstituut OTB.
- Metropoolregio Amsterdam (2008), *Metropoolregio Amsterdam. Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040*, Amsterdam/Haarlem: Metropoolregio Amsterdam.
- OC&W, VROM, LNV & VenW (2008), *Een cultuur van ontwerpen. Visie architectuur en ruimtelijk ontwerp*, Den Haag: OC&W, VROM, LNV & VenW.
- Ottens, H. (2001), *Terug naar de woonmilieus*, in: Hauer, J. & B. de Pater, *De charmes van het vak; sociaal-geografische opstellen voor Hans van Ginke*, 25-31.
- Ovink, H. & E. Wierenga (2009), *Ontwerp en Politiek. Design and Politics 1*, Rotterdam: Uitgeverij 010.
- Pater, B. de (1991), *Het geografische huis; de opbouw van een wetenschap*. Muiderberg: Coutinho.
- Reijndorp, A. & B. Pilet, *Buitenwijk; Stedelijkheid op afstand*. Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Reitsma, M. (2009), *'Regionaal ontwerp antwoord op verrommeling', Stedebouw & Ruimtelijke Ordening 6*, 20-23.

- Ritsema van Eck, J. & H. Farjon (2008), *Monitor Nota Ruimte. De eerste vervolgmeting*, Rotterdam/Bilthoven/Den Haag: NAI Uitgevers/MNP/RPB.
- Ritsema van Eck, J.R., H. van Amsterdam & J. van der Schuit (2009), *Ruimtelijke ontwikkelingen in het stedelijk gebied; dynamiek stedelijke milieus 2000-2006*. Den Haag/Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Snellen, D., H. Farjon, R. Kuiper & N. Pieterse (2006), *Monitor Nota Ruimte. De opgave in beeld*, Rotterdam/Bilthoven/Den Haag: NAI Uitgevers/MNP/RPB.
- Twist, M. & G. van Velzen, (red.) (2009), *Privaat beheerde woondomeinen: een wereld op zich?*, Den Haag: Berenschot, Erasmus Universiteit Rotterdam en Lemma.
- VROM, LNV, VenW & EZ (2004), *Nota Ruimte; Ruimte voor ontwikkeling*, Den Haag: Ministeries van VROM, LNV, VenW & EZ.
- VROM (1997), *Nota stedelijke vernieuwing*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM (2001), *Leve(n)de Stad; 10 essays over netwerkverstedelijking*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM (2008), *Stedenbeleid vanaf 2010*, Brief aan de Tweede Kamer 24 oktober 2008, Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM (2008), *Structuurvisie Randstad 2040. Naar een duurzame en concurrerende Europese topregio*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM-raad (2004), *Nederlandse steden in internationaal perspectief: profileren en verbinden*, Advies 043, Den Haag: VROM-raad.
- VROM-raad (2009), *Stad en wijk verweven; schakelen, verbinden, verankeren in de stad*, Advies 74, Den Haag: VROM-raad.
- Wouden, R. van der, F. van Dam, D. Evers, A. Hendriks, A. van Hoorn, N. Pieterse & G. Renes (2006), *Verkenning van de ruimte 2006; Ruimtelijk beleid tussen overheid en markt*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Wouden, R. van der (2007), *Een nieuwe stedelijke agenda. Overwegingen voor een toekomstig grotestedenbeleid*, Den Haag: Ruimtelijk Planbureau.
- Wouden, R. van der (2009), 'Naar een strategische netwerkplanning?', *Stedebouw & Ruimtelijke Ordening* 5, 52.
- WRR (1990), *Van de stad en de rand*. Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, rapport 37. Den Haag: SDU.
- Bell, D. (1973), *The coming of the postindustrial society. A venture in social forecasting*, New York: Basic Books.
- Boarnet, M. (1994), 'The monocentric model and employment location', *Journal of urban economics* 36: 79-97.
- Bootsma, H.G. (1998), *The myth of reurbanization. Location dynamics of households in the Netherlands*, Amsterdam: Thela Thesis.
- Eichholtz, P.M.A. & G. Opsteeg (1994), 'Vastgoed op de lange termijn, 1630-1974', *Economisch Statistische Berichten* 3976: 816-819.
- Evers, D., A. van Hoorn & F. van Oort (2005), *Winkelen in megaland*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Florida, R. (2002), *The rise of the creative class*, New York: Basic Books.
- Franke, S. & E. Verhagen (2005), *Creativiteit en de stad. Hoe de creatieve economie de stad verandert*, Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Garreau, J. (1991), *Edge city. Life on the new frontier*, New York: Anchor Books.
- Gaspar, J. & E.L. Glaeser (1998), 'Information technology and the future of cities', *Journal of Urban Economics* 43: 136-156.
- Glaeser, E.L. (1999), 'Learning in cities', *Journal of Urban Economics* 46: 254-277.
- Glaeser, E.L., J. Kolko & A. Saiz (2001), 'Consumer city', *Journal of Economic Geography*: 27-50.
- Glaeser, E.L. & A. Saiz (2003), *The rise of the skilled city*, NBER working paper 10191.
- Graaff, T. de, F. van Oort & S. Boschman (2008), *Woon-werkdynamiek in Nederlandse gemeenten*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Hutton, T.A. (2008), *The new economy of the inner city. Restructuring, regeneration and dislocation in the twenty-first century metropolis*, London: Routledge.
- Jobse, R.B. & S. Musterd (1994), *De stad in het informatietijdperk. Dynamiek, problemen en potenties*, Assen: Van Gorcum.
- Kotkin, J. (2001), *The new geography: how the digital revolution is reshaping the American landscape*, New York: Random House.
- Loney, M. & M. Allen (1979), *The crisis of the inner city*, London: The Macmillan Press.
- Louw, E. (1993), *Vastgoedmarkt en ruimtelijke spreiding van kantoren. Literatuurverkenning en hypothesevorming*, Delft: OTB.
- Marlet, G. & C. van Woerkens (2007), 'The Dutch creative class and how it fosters urban employment growth', *Urban Studies* 44: 2605-2626.
- Metz, T. (2002), *Pret! Leisure en landschap*, Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Oort, F. van, J. van Brussel, O. Raspe, M. Burger, J. van Dinteren & B. van der Knaap (2006), *Economische netwerken in de regio*, Rotterdam/Den Haag: NAI/Ruimtelijk Planbureau.

1 De economische transformatie van historische binnensteden

Atzema, O., P. Korteweg, J. Lambooy & F. van Oort (2009), *Drijvende krachten achter het ruimtegebruik van werken. Een literatuurverkenning*, Utrecht: Faculteit Geowetenschappen.

- Piore, M.J. & C.F. Sabel (1984), *The second industrial divide: possibilities for prosperity*, New York: Basic Books.
- Ponds, R., F.G. van Oort & K. Frenken (2009), 'Innovation, spillovers, and university-industry collaboration: an extended knowledge production function approach', *Journal of Economic Geography* (te verschijnen).
- Raspe, O. (2009), *The regional knowledge economy. A multilevel perspective on firm performance and localized knowledge externalities*, Utrecht: Faculty of Geosciences.
- Rosenthal S.S. & W.C. Strange (2004), 'Evidence on the nature and sources of agglomeration economies', pp. 2119-2179 in: J.V. Henderson & J.F. Thisse (eds.), *Handbook of regional and urban economics: cities and geography*, Amsterdam: North Holland.
- Scott, A. (1988), *Metropolis: from the division of labour to urban form*, Berkeley: The University of California Press.
- Seip, M. (1999), *De kern centraal. Een studie naar het functioneren van binnensteden*, Alphen aan den Rijn: Samson.
- Smook, R.A.F. (1984), *Binnensteden veranderen. Atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw*, Zutphen: De Walburg Pers.
- Soja, E. (1989), *Postmodern geographies. The reassertion of space in critical social theory*, London: Verso.
- Soja, E. (2000), *Postmetropolis: critical studies of cities and city regions*, Oxford: Blackwell.
- Wouden, R. van der & E. de Bruijne (2001), *De stad in de omtrek; Problemen en perspectieven van de vier grootstedelijke gebieden in de Randstad*, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Renes, G. et al. (2009), *De toekomst van bedrijventerreinen: van uitbreiding naar herstructurering*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Ritsema van Eck, J. et al. (2009), *Ruimtelijke ontwikkelingen in het stedelijk gebied; dynamiek stedelijke milieus 2000-2006*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Spek, S.C. van der (2003), 'Van station naar connector', *NovaTerra* 3 (1): 2-6. Den Haag: NIROV.
- Vaessens, B. (2005), *Synergie op stationslocaties*, Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2005, Antwerpen.
- VROM (2006), *Nieuwe Sleutelprojecten op stoom. Voortgangsrapportage*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM-raad (2009), *Acupunctuur in de hoofdstructuur. Naar een betere verknoping van verstedelijking en mobiliteit*, Den Haag: VROM-raad.
- Wouden, R. van der e.a. (2009), *Evaluatie sleutelprojecten*, Gouda: Bureau Stedelijke Planning.

Geraadpleegde websites

- <http://www.leidschdagblad.nl>, Kantorenleegstand Alphen hoogste van Nederland, geraadpleegd september 2009.
- <http://www.prorail.nl>, geraadpleegd september 2009.
- <http://www.dtz.nl>, Factsheets kantoren, geraadpleegd september 2009.
- <http://www.s-hertogenbosch.nl>, Paleiskwartier wint tweede prijs voor ruimte & mobiliteit, geraadpleegd juni 2008.

2 Stationsomgevingen

- Bertolini, L. (1999), 'Spatial Development Patterns and Public Transport: The Application of an Analytical Model in the Netherlands', *Planning Practice + Research*, Vol. 14, No. 2: 199-210.
- Hilbers, H. et al. (2009) *Openbaar vervoer, ruimtelijke structuur en flankerend beleid*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Meijers, E., D. Drenth & A. Jansen (2000), 'Naar ruimtelijke kwaliteit op de knooppunten van de netwerkstad', in: P.M. Schrijnen (red.), *Planologie in de knoop, discussiebijdragen*, Stichting Planologische Discussiedagen.
- Meuwissen, C.C.R.M. (2004), *Stationslocaties. Interessant voor bedrijven?*, Heerenveen: Oranjewoud.
- Pels, A.J.H., P. Rietveld, G. Debrezion, M.D. Trip, B. van Wee & B.J.A. Willigers (2006), 'Stationslocaties als interface tussen spoorwegontwikkeling en stedelijke dynamiek. Railway stations and urban dynamics', *Tijdschrift Vervoerswetenschap*, 42(2): 34-39.

3 Bedrijvendynamiek op stedelijke woonlocaties

- Arts, P.H.A.M., J. Egbregt, C.J.J. Eijgenraam & M.J. Stoffers (2005), *Bedrijfslocatiemonitor. De vraag naar ruimte voor economische activiteit tot 2040*, Den Haag: CPB/Ministerie van EZ/Ministerie van VROM.
- Atzema, O.A.L.C. & A. van Buren (2007), 'Toeval en agglomeratie. Spreiding van nieuwe economische activiteiten', pp. 32-45 in: R. van Kempen & S. Musterd (red.), *De stadsbuurt. Ontwikkeling en betekenis*, Assen: Van Gorcum.
- Brouwer, A.E., I. Mariotti & J.N. van Ommeren (2004), 'The firm relocation decision. An empirical investigation', *Annals of Regional Science* 38 (2): 335-347.
- Brouwer, A. & L. van Wissen (2005), 'De jaren tellen al vroeg mee. Demografische aspecten van opheffingen', pp. 127-140 in: P. Pellenbarg, P. van Steen & L. van Wissen (red.), *Ruimtelijke aspecten van bedrijvendynamiek in Nederland*, Assen: Van Gorcum.

- Dijk, J. van & P.H. Pellenburg (2000), 'Firm relocation decisions in the Netherlands. An ordered logit approach', *Papers in Regional Science* 79: 191-219.
- EZ (2004), *Pieken in de Delta*, Den Haag: Ministerie van EZ.
- EZ en VROM (WWI) (2008), *Wijkeconomie*. Brief aan de Tweede Kamer, d.d. 20 juni 2008.
- G27 (Werkgroep wijkeconomie G27) (2007), *Actieplan wijkeconomie*, Schiedam: Werkgroep wijkeconomie G27.
- Holl, A. (2004), 'Start-ups and relocations. Manufacturing plant location in Portugal', *Papers in Regional Science* 83 (4): 649-668.
- Hoover, E.M. & R. Vernon (1959), *Anatomy of a metropolis. The changing distribution of people and jobs within the New York Metropolitan Region*, Cambridge (Mass.): Harvard University Press.
- Leone, R.A. & R. Struyk (1976), 'The incubator hypothesis. Evidence from five SMSAs', *Urban Studies* 13: 325-331.
- Louter, P. & P. van Eikeren (2007), *Ontwikkelingen en prognoses regionale kantorenmarkt*, eindrapport, Delft: Bureau Louter.
- Oort, F. van, R. Ponds, J. van Vliet, H. van Amsterdam, S. Declerck, J. Knoben, P. Pellenburg & J. Weltevreden (2007a), *Verhuizingen van bedrijven en groei van werkgelegenheid*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Oort, F. van, R. Ponds, J. van Vliet, H. van Amsterdam, S. Declerck, J. Knoben, P. Pellenburg & J. Weltevreden (2007b), *Verhuizingen van bedrijven en groei van werkgelegenheid, technische bijlage*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- PBL (2009), *De toekomst van bedrijventerreinen*, Den Haag/Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL (2010), *Bedrijvigheid en leefbaarheid in stedelijke woonwijken*, Den Haag/Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Pleijster, F. & P. van der Valk (2007), *Van onbemind tot onmisbaar. De economische betekenis van ZZP'ers nu en in de toekomst*, Zoetermeer: EIM.
- Santarelli, E. & M. Vivarelli (2007), 'Entrepreneurship and the process of firms' entry, survival and growth', *Industrial Corporate Change* 16 (3): 455-488.
- Schutjens, V. & E. Stam (2003), 'The evolution and nature of young firm networks. A longitudinal perspective', *Small Business Economics* 21 (2): 115-134.
- Schutjens, V., P. Korteweg & A. Mackloet (2007), 'De woning als bedrijfslocatie. Van springplank naar anker', pp. 32-45 in: R. van Kempen & S. Musterd (red.), *De stadsbuurt. Ontwikkeling en betekenis*, Assen: Van Gorcum.
- Stam, E. (2007), 'Why butterflies don't leave. Locational behavior of entrepreneurial firms', *Economic Geography* 83 (1): 27-50.
- THB (2008), *Kansen voor kwaliteit. Een ontwikkelingsstrategie voor bedrijventerreinen*, Den Haag: Taskforce (Her)ontwikkeling Bedrijventerreinen, Ministerie van VROM, Ministerie van EZ.
- VROM, LNV & VenW (2004), *Nota Ruimte. Ruimte voor ontwikkeling*, Den Haag: Ministeries van VROM, LNV & VenW.
- VROM (2006), *Werk in de wijk. Economische impulsen in de stedelijke vernieuwing*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM (2007), *Actieplan Krachtwijken. Van aandachtswijk naar krachtwijk*, Den Haag: SDU.
- Weltevreden, J. (2007), *Winkelen in het internettijdperk*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Weterings, A., J. Knoben & H. Amsterdam (2008), *Werkgelegenheidsgroei op bedrijventerreinen*, Den Haag/Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Wissen, L. van (2000), 'A micro-simulation model of firms. Applications of concepts of the demography of firms', *Papers in Regional Science* 79: 111-134.

4 Stedelijke woonmilieus: functiemenging, dichtheid en woontevredenheid

- Berghauser Pont, M. & P. Haupt (2004), *Spacemate. The spatial logic of urban density*, Delft: Delft University Press.
- Bolt, G. (2001), *Wooncarrières van Turken en Marokkanen in ruimtelijk perspectief*, Utrecht: Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Universiteit Utrecht.
- Dam, F. van (2002), 'Een reproduceerbare idylle? De kwaliteit van het wonen op het platteland', *Tijdschrift voor de Volkshuisvesting* 8 (4): 36-41.
- Dam, F. van, L. Bijlsma, M. van Leeuwen & H.L. Pálsdóttir (2005), *De Landstad. Landelijk wonen in de netwerkstad*, Rotterdam/Den Haag: NAI uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Dam, F. van, M. Jókövi, A. van Hoorn & S. Heins (2003), *Landelijk wonen*, Rotterdam/Den Haag: NAI uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Dam, F. van & P. Visser (2006a), 'De invloed van de woonomgeving op de woningprijs', *Tijdschrift voor de Volkshuisvesting* 12 (3): 48-54.
- Dam, F. van & P. Visser (2006b), 'De prijs van je burens. Woningprijzen en achterstandsbuurten', *Vitale Stad* 9 (8): 8-9.
- Dulk, C.J. den, H. van de Stadt & J.M. Vliegen (1992), 'Een nieuwe maatstaf voor stedelijkheid: de omgevingsadressendichtheid', *Maandstatistiek van de bevolking* 92 (7): 14-27.

- Eenink, P. (2007), *De bloemkoolwijk een getto? Onderzoek naar de kwaliteit van bloemkoolwijken in Nederland*, Utrecht: Faculteit Geowetenschappen, Universiteit Utrecht.
- 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*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Harts, J.J., C. Maat & M. Zeijlmans van Emmichoven (1999), *Meervoudig stedelijk ruimtegebruik. Methode en analyse*, Delft: Delft University Press.
- Harts, J.J., C. Maat & M. Zeijlmans van Emmichoven (2000), *Monitoring stedelijke milieus. Menging en dichtheid*, Delft: Delft University Press.
- Heins, S. (2002), *Rurale woonmilieus in stad en land. Plattelandsbeelden, vraag naar en aanbod van rurale woonmilieus*, Delft: Eburon.
- Heins, S. & F. van Dam (2003), 'Plattelandsbeelden en rurale woonmilieuvoorkeuren van stedelingen', *Mens & Maatschappij* 78: 66-85.
- Knol, F. (1998), *Van hoog naar laag; van laag naar hoog. De sociaal-ruimtelijke ontwikkeling van wijken in de periode 1971-1995*, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Leidelsemeijer K., J. van Iersel & I. Giesbers (2009), *Kwaliteit van buurt en straat. Tussen feit en fictie*, Den Haag: ministerie van VROM.
- Lörzing, H., W. Klemm, M. van Leeuwen & S. Soekimin (2006), *Vinex! Een morfologische verkenning*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Pols, L., H. van Amsterdam, A. Harbers, P. Kronberger & E. Buitelaar (2009), *Menging van wonen en werken*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Ritsema van Eck, J., H. van Amsterdam & J. van der Schuit (2009), *Ruimtelijke ontwikkelingen in het stedelijk gebied. Dynamiek stedelijke milieus 2000-2006*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Uytenhaak, R. (2009), *Steden vol ruimte. Kwaliteiten van dichtheid*, Rotterdam: 010 Uitgevers.
- Verdonk, N., E. Dorsman, P.M. Schaap & H. Rolden (red.) (2009), *Intense laagbouw. Woningbouw in hoge dichtheden*, Groningen: Platform GRAS.
- Vermeij, L. & G. Mollenhorst (2008), *Overgebleven dorpsleven. Sociaal kapitaal op het hedendaagse platteland*, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Visser, P. & F. van Dam (2006), *De prijs van de plek. Woonomgeving en woningprijs*. Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- VROM (2000), *Mensen, Wensen, Wonen. Wonen in de 21e eeuw*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM (2004), *De wijk ontrafeld; waarderingsinstrument om fysiek-ruimtelijke kwaliteiten van wijken in kaart te brengen*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM (2007), *Actieplan krachtwijken. Van aandachtswijk naar krachtwijk*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM (2009), *Structuurvisie Randstad 2040. Naar een duurzame en concurrerende Europese topregio*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM, LNV, VenW & EZ (2005), *Nota Ruimte. Ruimte voor Ontwikkeling, deel 4 Tekst na parlementaire instemming*, Den Haag: Ministeries van VROM, LNV, VenW & EZ.
- Zeelenberg, S. & K. Leidelsemeijer (2009), *Wonen en duurzaamheid. Een analyse vanuit het perspectief van de stedenbouw*, Rapportnummer 99740, Amsterdam: RIGO.
- Zweeink, K. (red.) (2004), *Pendrecht, cultuurhistorische analyse en beschrijving (1948-1958)*, Rotterdam: dS+V.

5 Differentiatie van de openbare ruimte in stedelijke woonwijken

- AD Rotterdam (zaterdag 1 november 2008), 'Mediterraan' wonen. Kees Jonker.
- AD Rotterdam (vrijdag 15 mei 2009), *Gelukkig werd dit geen blanke wijk*. Hendriks, M.
- Aedes (2007), *Antwoord aan de samenleving*, Hilversum: Aedes.
- Antenne Rotterdam/Creatief beheer (2005), *Paradijs Le Medi*, www.creatiefbeheer.nl, geraadpleegd op 20 december 2005.
- Blokland-Potters, T.V. (2006), *Het sociaal weefsel van de stad. Cohesie, netwerken en korte contacten*, Oratie, Den Haag: Dr. Gradus Hendriks Stichting.
- Blokland-Potters, T.V. (2009), *Oog voor elkaar. Veiligheidsbeleving en sociale controle in de grote stad*, Amsterdam: AUP.
- CBS (2008), *Jaarrapport integratie*, Voorburg: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Creatief Beheer, www.creatiefbeheer.nl, geraadpleegd op 10 november 2006.
- Dammers, E., S. Boschman, S. de Clerck, M. Galle, M. Middelkoop & P. Peeters (2010, te verschijnen), *Gescheiden werelden (werktitel)*, Den Haag/Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Duyvendak, J.W. (2004), 'De individualisering van de samenleving en de toekomst van de sociologie', *Sociologische Gids* 51 (4): 495-506.
- Engelsdorp Gastelaars, R. van (1996), 'Het verdwijnen van de leefwereld, de opkomst van het woondomein. Collectief ervaren territoriale binding op laag niveau in Nederland', in: W. Derksen & W. Salet (red.), *Bouwen aan het binnenlands bestuur*, WRR v93, Den Haag: SDU uitgevers.
- Engelsdorp Gastelaars, R. van & D. Hamers (2006), *De nieuwe stad. Stedelijke centra als brandpunten van interactie*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.

- ERA Bouw (2008), *Wonen waar de zon altijd schijnt. Le Medi. Procesverslag*, Rotterdam: Com.Wonen, ERA Bouw, Woonbron.
- Galle, M.M.A., 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*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Gemeente Utrecht (2006), *Wijkanalyse Overvecht + bijlagen met cijfers*. OBT, Opmeer.
- Gemeente Utrecht (2007), *Doe mee in Overvecht. Wijkactieplan Overvecht*, Utrecht.
- Gemeente Utrecht (2009), *Voortgangsrapportage. Programma Krachtwijken*, Utrecht.
- Gemeente Utrecht. Wistudata Utrecht (2008), *Bevolkingssamenstelling, 2009 sociale huur en hoogbouw*, <http://www.utrecht.nl/smartsite.dws?id=86964>.
- Gemerden, E. van & H. Staats (2006), *Ontwerp en sociale veiligheid. Eindrapportage. Een onderzoek uitgevoerd in opdracht van het ministerie van VROM*, Leiden: Universiteit Leiden, sectie sociale en organisatiepsychologie.
- Hajer, M.A. & A. Reijndorp (2001), *Op zoek naar nieuw publiek domein. Analyse en strategie*, Rotterdam: NAI uitgevers.
- Hamers, D., K. Nabielek, S. Schluchter & M. van Middelkoop (2007), *Afgeschermd woondomeinen in Nederland*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Kromwijk, M. & R. Scherpenisse (2003), 'Wonen moet meer van mensen worden. Ofwel: bouwen aan de corporatie van de 21ste eeuw', *Building Business* mei 2003.
- Krijnen, R. (2008), *Doe mee in Overvecht! Van Binnen naar Buiten. Bewoners nemen het heft in handen*, Utrecht: Samenwerkende partners Cumulus Welzijn, Mitros, Milieupunt en gemeente Utrecht.
- Latten, J., H. Nicolaas & K. Wittebrood (2004), *Concentratie allochtonen toegenomen*, Voorburg: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Lofland, L.H. (2000), 'Urbanity, tolerance and public space. The creation of cosmopolitans', in: L. Deben, W. Heinemeijer & D. van der Vaart (eds.), *Understanding Amsterdam. Essays on economic vitality, city life and urban form*, Amsterdam: Het Spinhuis.
- Lohof, S. & A. Reijndorp (2006), *Privé terrein. Privaat beheerde woondomeinen in Nederland*, Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Meier, S. (2009), 'Le Medi: mediterraan gevoel te koop in Rotterdam. Over de aantrekkingskracht van gethematiseerde woningbouw voor de nieuwe stedelijke middenklasse', *Sociologie* 5 (2): 277-299.
- Michel, H. (2006), 'Intermezzo. Communities', pp. 57-62 in: F. Sanders (red.), *Reflecties op het woondomein*, Eindhoven: Technische Universiteit Eindhoven.
- Overmeyer, C. et al. (2007), *Urban pioneers*, Berlijn: Jovis verlag.
- Pinkster, F. & R. van Kempen (2002), *Leefstijlen en woonmilieuvoorkeuren*, Utrecht: Nethur.
- Reijndorp, A. (2004), *Stadswijk*, Rotterdam: NAI Uitgevers.
- SCP (2004a), *Bindingsloos of bandeloos. Normen, waarden en individualisering*, werkdocument 103, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- SCP (2004b), *De moraal in de publieke opinie. Een verkenning van normen en waarden in bevolkingsenquêtes*, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- SCP (2008), *Betrekkelijke betrokkenheid. Sociaal en cultureel rapport 2008*, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Singeldingen, www.singeldingen.nl, geraadpleegd op 17 september 2009.
- Stuurgroep Meijerink (2008), *Nieuw arrangement overheid-woningcorporaties*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- Vries, A. de (2005), *Inkomensspreiding in en om de stad, een voorstudie*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- VROM, OCW, LNV, BZK & Justitie (2002), *Pleidooi voor de openbare ruimte*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM-raad (2009), *Wonen in ruimte en tijd. Een zoektocht naar sociaal-culturele trends in het wonen*, advies 72, Den Haag: VROM-raad.

Geraadpleegde websites

<http://www.blijburg.nl>
<http://www.creatiefbeheer.nl>
<http://www.singeldingen.nl>

6 Van ommeland naar kleurrijk stedelijk mozaïek

- Asbeek Brusse, W., H. van Dalen & B. Wissink (2002), 'Stad en land in een nieuwe geografie. Maatschappelijke veranderingen en ruimtelijke dynamiek', *WRR Voorstudies en Achtergronden* 11 (2), Den Haag: Sdu Uitgevers.
- Baaij, H. (1991), *Nieuwegein. Van groeikern tot stad*, Amsterdam: Uitgeverij Veen.
- Engelsdorp Gastelaars, R. van (2007), 'De gevaren van doctrinair plannen', *Ruimte in Debat* 2: 2-7.
- Gemeente Dalfsen (2009), *Bij uitstek Dalfsen! Missie | Visie Dalfsen 2020*, Dalfsen: Gemeente Dalfsen.
- Hoon, J. de, T. Brekelmans, J. Haagh, M. van Hezewijk, A. Hoevenaars & K. van der Heijden (2004), *Rijen. Ontstaan, groei, ontwikkeling. Geschiedenis van Rijen tot in de twintigste eeuw*, Gilze Rijen: Heemkring Molenheide.
- Hornis, W. (2008), 'Vrije tijd in stad en ommeland', in: H. Liefelder & G. Bouma (2008), *Ontspannen plannen*, Delft: Stichting Planologische Discussiedagen.
- Hornis, W. (2008), 'Het nieuwe ommeland', *Rooilijn* 41 (4): 424-431.

- Hornis, W. & J. Ritsema van Eck (2008), 'A typology of peri-urban areas in the Netherlands', *TESG* 99 (5): 619-628.
- Hornis, W. & J. Ritsema van Eck (2008), 'Suburban life in the Netherlands', paper presented at the ENHR 2008 congress, Dublin.
- Hornis, W. & J.R. Ritsema van Eck (2007), *Het nieuwe ommeland. Veranderingen in stad-landrelaties*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.

7 Grootschalige detailhandelsmilieus

- Bergvelt, D. & J. Oosterbaan Martinius (2005), *Werk in uitvoering. Opdrachtgevers en bedrijventerreinen*, Amsterdam: Architectuur Lokaal.
- Evers, D. (2008), *The politics of peripheral shopping centre development in Northwest Europe in the 1990s*, Lewiston, New York: Edwin Mellen Press.
- Evers, D., A. van Hoorn & F. van Oort (2005), *Winkelen in Megaland*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Fabriek, P.P.M. (2005), *Een blik in de glazen bol van PDV. Is er nog ruimte voor marktwaarde-ontwikkeling op PDV-locaties?*, Afstudeerscriptie Amsterdam School of Real Estate.
- Goudappel Coffeng (2005), *Detailhandelsmonitor gemeente Utrecht 2005*.
- Hajer, M. & A. Reijndorp (2001), *Op zoek naar nieuw publiek domein*, Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Hamers, D. & K. Nabielek (2006), *Bloeiende bermen. Verstedelijking langs de snelweg*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.
- Hamers, D., K. Nabielek, M. Piek & N. Sorel (2009), *Verstedelijking in de stadsrandzone. Een verkenning van de ruimtelijke opgave*, Den Haag/Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving.
- HBD (2004), *Woonboulevards. Huidige positie en toekomstperspectief*, Den Haag: Hoofdbedrijfschap Detailhandel.
- PBL (2009), *De toekomst van bedrijventerreinen. Van uitbreiding naar herstructurering*, Den Haag/Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Ritsema van Eck, J., H. van Amsterdam & J. van der Schuit (2009), *Ruimtelijke ontwikkelingen in het stedelijk gebied. Dynamiek stedelijke milieus 2000-2006*, Den Haag/Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving.
- VROM, LNV, VenW en EZ (2006), *Nota Ruimte. Ruimte voor ontwikkeling*, Den Haag: Sdu uitgevers.
- VROM-raad (2006), *Werklandschappen. Een regionale strategie voor bedrijventerreinen*, Den Haag: VROM-raad.

- Wouden, R. van der, F. van Dam, D. Evers, A. Hendriks, A. van Hoorn, N. Pieterse & G. Renes (2006), *Verkenning van de Ruimte 2006. Ruimtelijk beleid tussen overheid en markt*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.

8 Groene stadsranden en verstedelijkingsdynamiek

- CBS (2003), *Bestand Bodemgebruik 2000*, Voorburg: CBS.
- CBS (2006), *Bestand Bodemgebruik 2003*, Voorburg: CBS.
- Hamers, D., K. Nabielek, M. Piek & N. Sorel (2009), *Verstedelijking in de stadsrandzone. Een verkenning van de ruimtelijke opgave*, Den Haag/Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Janssen, L.H.J.M., V.R. okker & J. Schuur (2006), *Welvaart en Leefomgeving. Een scenariostudie voor Nederland in 2040*, Den Haag/Bilthoven: Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau en Ruimtelijk Planbureau.
- NIROV (2008), *Nieuwe Kaart van Nederland 2008*, Den Haag: NIROV.
- VROM, LNV, VenW & EZ (2006), *Nota Ruimte. Ruimte voor ontwikkeling. Deel 4*, Den Haag: Sdu Uitgevers.

Colofon

Eindverantwoordelijkheid

Planbureau voor de Leefomgeving

Kernteam

David Hamers, Anton van Hoorn, Jan Ritsema van Eck (projectleider),
Frank van Oort (supervisor)

Auteurs

Like Bijlsma, Paul van de Coevering, Leon Crommentuijn, Frank van Dam, David Evers, Maaïke Galle, Carola de Groot, Hans Hilbers, David Hamers, Anton van Hoorn, Willemieke Hornis, Ralph Kämena, Raymond de Niet, Maarten Piek, Frank van Oort, Otto Raspe, Jan Ritsema van Eck, Joost Tennekes, Anet Weterings

Met dank aan

Oedsge Atzema (Faculteit Geowetenschappen Universiteit Utrecht)

Ellen Driessen (Ministerie van VROM)

Maarten Hajer

Simone Langeweg

Dorien Manting

Ries van der Wouden (allen PBL)

Voor hun suggesties en commentaar op eerdere versies

Fotografie

Ralph Kämena

Met onderzoeksbijdragen van

Hans van Amsterdam, Marnix Breedijk

Redactie figuren

Marian Abels, Hans van Amsterdam, Filip de Blois, Jan de Ruiter, Allard Warrink

Tekstcorrectie

Fundamenteel, Amersfoort

Opmaak

Textcetera, Den Haag

Druk

De Maasstad, Rotterdam

