

Stelling

Willem-Jan
van Grondelle

Achtergrond

De taaie lagen van het
stedelijk economisch
landschap

Planningsstrategieën
in krimpende steden

Nieuwkomers op het
platteland

Stimulatie
voor Simulatie

InBeeld

Revitalisering
van Delfzijl

Interview

"Op de bedrijven-
terreinenmarkt vallen
nog heel wat mythes te
doorbreken"

De stad anders 'lezen'

Vliegtuiggeluid
en welvaart

Creatieve
middeklassers als
bruggenbouwers?

Tijdschrift voor wetenschap en beleid in de ruimtelijke ordening

Rooilijn

Colofon

Uitgever

Rooilijn is een uitgave van de Faculteit der Maatschappij en Gedragswetenschappen, Afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies van de Universiteit van Amsterdam.

Bureauredactie en administratie

Rooilijn

Nieuwe Prinsengracht 130
1018 VZ Amsterdam
Telefoon: 020 525 4365
Telefax: 020 525 4051
Email: info@rooilijn.nl
Internet: www.rooilijn.nl

Kopij

De redactie stelt spontane toezending van voorstellen voor artikelen op prijs. Auteursrichtlijnen treft u aan op www.rooilijn.nl of kunnen worden opgevraagd bij de bureauredactie.

Advertenties

Tarieven kunnen worden opgevraagd bij de bureauredactie.

Prijzen jaarabonnement 2008

37,50 euro voor particulieren
61,00 euro voor instellingen
24,50 euro voor studenten

Prijs los nummer

7,00 euro exclusief verzendkosten

Abonnementen worden jaarlijks stilzwijgend verlengd, tenzij uiterlijk vóór 1 november schriftelijk is opgezegd.

Rooilijn

Jg. 41 / Nr. 2 / 2008
Oplage: 1600
ISSN 13802860

Redactie

Annemarie Maarse (hoofdredacteur),
Bart Sleutjes (eind- en beeldredacteur)
Marjolein Blaauboer (InBeeld), Maarten Rottschäfer (penningmeester), Niels Al, Manuel Aalbers, Jelle Adamse, Raffael Argioli, Wilma Bakker, Els Beukers, Sebastian Dembski, Albertine van Diepen, Mendel Giezen, Joram Grünfeld, Nadav Haran, Carla Huisman, Robert Kloosterman, Femke Kloppenburg, Anne M. Koeman, Melika Levelt, Sabine Meier, Renee Nycolaas, Karin Pfeffer, Eva Stegmeijer, Thijs Terpstra, Ineke Teijmant, Frans Thissen, Thijs Turel, Laura Uittenbogaard, Els Veldhuizen, Samantha Volgers, Clementine Vooren, Hilde van Wijk, Michel van Wijk

Rechten

© Auteurs en Universiteit van Amsterdam, Afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies.
Deze uitgave heeft geen commercieel

oogmerk. Getracht is alle rechthebbenden te achterhalen. Diegenen die menen alsnog aanspraak te kunnen doen op gelden worden verzocht contact op te nemen met de redactie.

Artikelen uit Rooilijn mogen niet worden veeleelvoudigd, opgeslagen of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.

Ontwerp en productie

LandofPlenty (Antoin Buissink)

Fotografie

Alle fotografie door Marcel Heemskerk met uitzondering van de foto's bij 'Nieuwkomers op het platteland': Jenny Heystek, Provincie Zeeland, bij 'Stimulatie voor Simulatie': Peter de Bois, bij 'De stad anders 'lezen': Marina Meeuwisse en bij 'Creatieve middenklassers als bruggenbouwers': Gwen van Eijk.
De figuren op pagina 100 en 103: UvA -Kaartenmakers.

Drukwerk

Dékavé, Alkmaar

Groei versus krimp

Het aantrekken van werkgelegenheid is al sinds jaar en dag één van de belangrijkste achtergronden voor ruimtelijk beleid. In de tweede helft van de twintigste eeuw streefde de nationale overheid naar het scheppen van werkgelegenheid in achtergestelde regio's. Door de deïndustrialisatie en de opkomst van de zakelijke dienstverlening veranderde echter de grip van de overheid op de vestigingsplaatskeuze van bedrijven. Bedrijven laten zich niet sturen, maar zoeken zelf naar locaties waar het gewenste arbeids-potentieel woont. In dit nummer wordt in verschillende artikelen vanuit verschillende invalshoeken aandacht besteed aan dit thema. Zo gaat Robert Kloosterman in het achtergrondartikel in op het streven van veel Nederlandse steden om een thuisbasis te zijn voor een cognitieve culturele economie. Ook Gwen van Eijck beaamt in haar bijdrage dat het voor de economische groei van een stad belangrijk is om creatieve bedrijvigheid aan te trekken.

Sommige steden zijn succesvol in het aantrekken van de creatieve klasse en daarmee ook de zo gewenste bedrijvigheid. Andere steden en regio's hebben het moeilijker. Sinds een aantal jaar wordt Nederland geconfronteerd met krimpende steden en regio's, en pas sinds kort (na het verschijnen van de publicatie van Wim Derks over bevolkingsdaling) lijkt op nationaal niveau de discussie over hoe om te gaan met krimpende regio's echt gevoerd te worden. In Delfzijl speelt de problematiek van bevolkingsdaling en afnemende werkgelegenheid al sinds het midden van de jaren negentig. Martijn Ubink maakt in zijn bijdrage een vergelijking tussen de Groningse stad en de krimpende West-Duitse stad Selb. Een regionale benadering in plaats van intergemeentelijke concurrentie is een mogelijkheid om beleid voor krimpende regio's beter vorm te geven, aldus de auteur. In het beeldkatern worden de resultaten van grootschalige herstructurering in Delfzijl in beeld gebracht. Ook de bijdrage over Zeeland gaat in op de concurrentie tussen regio's om arbeidskrachten en inwoners. Zo probeert de Provincie Zeeland actief nieuwe inwoners aan te trekken door het creëren van bijzondere woonplekken.

Over beide onderwerpen, het actief aantrekken van de creatieve klasse en het scheppen van werkgelegenheid versus het omgaan met krimp in perifere regio's, is het laatste woord nog niet gesproken. Dit nummer hoopt met deze, en de andere artikelen, bij te dragen aan een prikkelend debat over het Nederlandse ruimtelijke beleid.

Annemarie Maarse

Hoofdredacteur Rooilijn (annemarie@rooilijn.nl)

Inhoud

81 Stelling

“Juridische kunstgrepen leiden niet tot snellere besluitvorming over infrastructuur”

Willem-Jan van Grondelle

82 Achtergrond

De taaie lagen van het stedelijk economisch landschap

Stedelijke economieën hebben competitieve kracht als zij gevestigd zijn in steden met een gelokaliseerd weefsel van formele en informele instituties en met een clustering van aan elkaar gerelateerde activiteiten

Robert Kloosterman

90 Planningsstrategieën in krimpende steden

Economische en demografische krimp in Selb en Delfzijl vraagt om een speciale aanpak

Martijn Ubink

98 Nieuwkomers op het platteland

Aantrekken van nieuwkomers op het platteland levert een dilemma voor beleidsmakers op

Dick van der Wouw en Inge van der Tak

106 Stimulatie voor Simulatie

Simulatiemodellen hebben potentie als hulpmiddel in de planningspraktijk

Marco te Brömmelstroet en

Egbert Stolk

110 InBeeld Revitalisering van Delfzijl

Marije Koudstaal

124 De stad anders ‘lezen’

Ingrepn in de fysieke ruimte moeten meer rekening houden met menselijke activiteiten en de beleving van stad in ons hoofd

Marina Meeuwisse

130 Vliegtuiggeluid en welvaart in Istanbul, Budapest en Zürich

Met grotere materiële welvaart blijken mensen meer waarde te hechten aan rust en ruimte. Ervaringen uit drie steden en de mogelijke gevolgen voor Schiphol

Restlan Aykaç

136 Creatieve middeklagers als bruggenbouwers?

De creatieve klasse heeft wel vaker sociale relaties met lager opgeleiden en levert zo een bijdrage aan het sociale kapitaal

Gwen van Eijk

142 Interview

“Op de bedrijventerreinenmarkt vallen nog heel wat mythes te doorbreken”

Interview met Jeanet van Antwerpen

Michel van Wijk en Maarten Raupp

147 Recensie

Planning en huisvesting in Ontwikkelingslanden

Planning and Housing in the Rapidly Urbanizing World

Isa Baud

149 Signalementen

> Wonen in Oost-Europa. Van Sofia tot Tallinn

> Re-public

150 Column

Gebieden, Crisis en Orde

O. Naphta

“Juridische kunstgrepen leiden niet tot snellere besluitvorming over infrastructuur”

Al jaren bestaat er grote irritatie bij politiek en bedrijfsleven over de trage besluitvorming over infrastructuur. Toen de Raad van State wegverbredingen en bouwprojecten afkeurde omdat de verantwoordelijke bestuurders niet goed hadden getoetst aan de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit, was de maat vol. Luid klonk de roep om juridische maatregelen: beperk de inspraak; ontnem milieuoorganisaties het recht om in beroep te gaan; ontkoppel ruimtelijke besluiten en luchtkwaliteit; stop alle benodigde vergunningen in één besluit; en nog meer. Minister Eurlings stelde zelfs een speciale commissie (de Commissie-Elverding) in om hierover te adviseren.

De oplossing zit volgens hem echter helemaal niet in juridische kunstgrepen. Besluitvorming over grote infrastructuurprojecten is gewoon ingewikkeld en kost dus de nodige tijd. Grote projecten maken inbreuk op veel belangen. Vooral in ons dichtbevolkte land met een grote druk op de schaarse ruimte en een zware milieubelasting levert dat steeds vaker forse conflicten op. Dat vraagt om zorgvuldige procedures. Maar de kern zit dieper. Doorgaan op de traditionele manier botst op de grenzen van milieu, natuur, veiligheid en gezondheid. Dat vraagt om innovatie en totaal andere oplossingen dan voorheen. Dat maakt de besluitvorming ook niet eenvoudiger.

Soms duurt de besluitvorming inderdaad langer dan nodig. Uit onderzoek blijkt dat de hoofdoorzaak van de lange duur van besluitvorming bij de overheid zelf ligt. De voorbereiding van een project wordt vaak veel te beperkt en eenzijdig aangepakt, waardoor men later tegen grote problemen aanloopt. Dat heeft alles te maken met de gebrekkige interne werkwijze van de overheid. Die leidt tot langdurige interne onderhandelingen binnen de rijksoverheid en tussen rijk, provincies en gemeenten (bijvoorbeeld bij de Betuwelijn en de HSL).

Vertraging is ook regelmatig het gevolg van fouten (zoals bij de A4 Midden-Delfland) of van een slechte voorbereiding (bijvoorbeeld onvoldoende onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit, zoals bij de A4 Leiderdorp). Uit die onderzoeken blijkt ook dat de oorzaak van de lange duur zelden bij de inspraak ligt. Sterker nog, inspraak leidt vaak tot een beter besluit. Ook beroepsprocedures zijn zelden een belangrijke bron van vertraging, omdat ze in het algemeen geen opschortende werking hebben. En dat slecht onderbouwde besluiten wel sneuvelen bij de rechter, is alleen maar een compliment voor ons rechtssysteem.

In deze situatie helpen juridische kunstgrepen absoluut niet. Ingewikkelde besluiten kunnen niet eenvoudiger worden gemaakt door nieuwe wetten. Slecht georganiseerde overheden kunnen ook niet bij wet worden gedwongen slimmer te werken. En inspraak en beroep van burgers en milieuoorganisaties verder inperken kan al helemaal niet in het licht van het Europese Verdrag van Aarhus. De oplossing zit in een slimmere organisatie bij de overheid en vooral in een ruimere, op innovatie gerichte opzet van de voorbereidingsfase. Laten we zo de mobiliteitsvraagstukken aanpakken! Steek veel energie en aandacht in een juiste en breed gedragen probleemstelling, in een ruime keuze van gesprekspartners en betrokkenen, in een goede afweging van nut en noodzaak, en in creativiteit om nieuwe oplossingen te vinden voor complexe problemen. Dit lijkt in tegenspraak met versnelling, maar dat is het niet. Veel energie steken in de voorbereidingsfase leidt uiteindelijk tot een sneller en beter resultaat. Hier valt nog een wereld te winnen.

De taaie lagen van het stedelijk economisch landschap



Veel westerse en ook Nederlandse steden zijn in de ban van de zogenaamde creatieve economie. Creativiteit staat hier voor een dappere nieuwe postindustriële wereld die de wereldwijde concurrentie op afstand kan houden. Dat lijkt allemaal heel nieuw, maar ironisch genoeg lijken steden met een hoog gehalte aan creatieve economie in bepaalde opzichten juist weer op hun pre-industriële voorgangers. Hoe ziet die onderliggende continuïteit er uit en wat zijn nu de kenmerken van die nieuwe stedelijke economie?

In het eerste deel van *Het Bureau* van J.J. Voskuil (1996) gaat de ietwat mensschuwe hoofdpersoon een stukje wandelen. Om alleen te kunnen zijn, weg van het dorre bestaan op het onderzoeksinstituut, wandelt Maarten Koning langs het IJ naar de Oosterdokskade. Wie nu, zo'n vijftig jaar later, dezelfde route afloopt, ziet het mooie Muziekgebouw aan 't IJ van 3xNielsen en, wat verder weg, de elegante Jan Schaeferbrug die de verbinding met het Java-eiland vormt. Op de Oosterdokskade aangeland, komt de eigentijdse wandelaar langs een enorme bouwput waar over enige tijd de nieuwbouw van het conservatorium moet verrijzen met daarachter de monumentale, door Jo Coenen ontworpen nieuwe openbare bibliotheek. Waar eens post gesorteerd werd, treinen gerangeerd en schepen uitgeladen, vinden we nu een mix van wonen,

werken en cultuur (Kloosterman & Stegmeijer, 2007). Van een desolate plaats is dit deel van de stad daarmee een place to be geworden.

Amsterdam staat allerm minst alleen in het transformeren van stedelijke gebieden, die voorheen een industriële of grootschalige logistieke functie hadden, in multifunctionele gebieden waar wonen, werken en uitgaan worden gecombineerd en waar opvallende architectonische creaties als blikvanger dienen (Lavanga, 2004). Deze transformaties kunnen als emblematisch worden gezien voor de stedelijke renaissance die zich, eerst aarzelend en naderhand nadrukkelijk, vanaf 1985 heeft gemanifesteerd in veel delen van de westerse wereld (Le Galès, 2002). Het proces van de industrialisatie leek eerst alleen maar gapende

leemtes op te leveren, zowel in fysieke als sociaaleconomische zin, met verpaupering en werkloosheid tot gevolg. Maar veel stedelijke economieën bleken toch veerkrachtig en een breed palet van deels nieuwe activiteiten heeft voor economische groei alsmede expansie van de werkgelegenheid gezorgd. De blijde boodschap over de groeikansen van “creatieve” steden die Richard Florida (2002) als een soort popster tegenwoordig de wereld instuurt, surft mee op de golven van het herwonnen optimisme.

Terugkijkend lijkt de industriestad voor veel steden meer een intermezzo van zo'n tweehonderd jaar te zijn geweest (Le Goff, 1997). Na het verdwijnen van grootschalige industriële activiteiten, gericht op het voortbrengen van gestandaardiseerde massaproducten, wordt het economisch profiel van dynamische steden in Europa (weer) gekenmerkt door een combinatie van coördinatieactiviteiten, zowel publiek als privaat, een breed conglomeraat van zakelijke en persoonlijke diensten, en productie van goederen en diensten met een hoge symbolische waarde. De steden die pas op zijn gekomen ten tijde van de industriële revolutie, zoals bijvoorbeeld Wigan, Manchester, Roubaix, Charleroi, Dortmund en in Nederland ook Rotterdam, kunnen maar zeer beperkt terugvallen op een hechte historische basis van bovengenoemde activiteiten en hebben het heel moeilijk met deze transformatie.

In nog een ander opzicht lijkt zich een terugkeer naar een vroegere fase af te tekenen. Met het wegvallen van de grenzen voor economisch verkeer binnen de Europese Unie zijn nationale grenzen minder belangrijk geworden en zijn we nu weer deels terug bij “long-standing features of the map of urban Europe that the nineteenth century, dominated by industrialization and the nation state, had overlaid” (Hohenberg & Hollen Lees, 1995, p. 365). Tot die hardnekkige kenmerken van het Europese stedelijke landschap behoren in ieder geval de internationale hiërarchieën van steden met alweer eeuwen Londen aan de top, en ook de grensoverschrijdende netwerken van steden: van de Hanzesteden in het Oost- en Noordzeegebied in de late middeleeuwen tot de huidige Euronext die de beurzen van Lissabon, Parijs, Brussel en Amsterdam in een platform integreert.

Nu de stofwolken van de sloop van fabrieken zijn opgetrokken, lijkt er zo gezien sprake te zijn van een tamelijk onverwachte dieperliggende continuïteit in de economische ontwikkeling van Europese steden (Le Galès, 2002). Alleen al dit gegeven zou ons moeten

hoeden voor zogeheten *epochalist readings* waarbij met eenvoudige schematische tweedelingen wordt gewerkt, zoals industrieel versus postindustrieel of fordistisch tegenover post-fordistisch. Waarbij het bestaan van meer duurzame elementen stelselmatig wordt genegeerd. Stedelijke economieën kunnen beter als gelaagde objecten worden gekarakteriseerd met elementen uit verschillende historische tijdvakken.

Tegen de achtergrond van die diepere continuïteit van het stedelijke landschap wordt hieronder meer specifiek ingegaan op twee ‘nieuwe’ lagen van geavanceerde stedelijke economieën. De eerste laag betreft die van de huidige groeisectoren. Welke sectoren zijn het en vanwaar de stedelijke oriëntatie? De tweede laag betreft de ruimtelijke schaal van de stedelijkheid. Stedelijkheid houdt allang niet meer op bij stadspoort of het bord ‘einde bebouwde kom.’ Ontstaat er nu een min of meer homogene ruimte in een groot stedelijk veld of vormt zich een meer gedifferentieerd patroon? Tot slot bezie ik deze ontwikkelingen in het licht van vier voorwaarden waaraan elke stad op de lange termijn moet voldoen om ‘houdbaar’ te blijven: competitiviteit, sociale cohesie, duurzaamheid en, in het verlengde daarvan, bestuurbaarheid.

Economisch profiel

De ruimtelijke arena van zowel productie als consumptie heeft zich in laatste drie decennia van de twintigste eeuw drastisch uitgebreid. Die uitbreiding vond ten eerste plaats door een combinatie van technologische ontwikkelingen op het gebied van transport en communicatie, zoals de invoering van de gestandaardiseerde container begin jaren zeventig, de komst van het world-wide-web en de meer recente introductie van GPS-tracking, ten tweede door processen van liberalisering en deregulering van bijvoorbeeld de handelsblokken Europese Unie en de *North American Free Trade Agreement* (NAFTA) en ten slotte door de val van het communisme in het voormalige Oostblok en de openstelling van eerst Zuid-Korea en Taiwan, en later China en India. Aanvankelijk betrof de concurrentie vooral de laagwaardige massaproductie. Maar inmiddels zijn ook bedrijven en werkers in geavanceerde stedelijke economieën in de hogere segmenten meer en meer blootgesteld aan overzeese concurrentie. In *The World Is Flat* beschrijft Thomas Friedman, columnist bij *The New York Times*, indringend hoe radiologen in India röntgenfoto's analyseren die ze net per mail uit de Verenigde Staten hebben

verkregen. Vervolgens sturen zij hun analyses voor het begin van de werkdag in de Verenigde Staten terug (Friedman, 2005).

De verbeterde transportmogelijkheden in combinatie met de penetratie van digitale technologie lijken fysieke afstand inderdaad irrelevant te maken. Maar de schijn bedriegt op zijn minst deels: Ja, de internationale arbeidsverdeling is dynamisch en veel wat voorheen beschermde activiteiten leken zijn nu wel blootgesteld aan de koude wind van de internationale concurrentie. Het gaat al lang niet meer om scheepsbouw, staal, audioapparatuur of speelgoed uit de lagelonenlanden. Ook in de dienstensector zien we de overzeese concurrentie opkomen met bijvoorbeeld de groei van callcenters en softwareontwikkeling in India. In die zin is de wereld evident platter geworden. Maar plat mag niet verward worden met homogeen.

Juist dat platter worden leidt tot processen van economische differentiatie. Om de concurrentiestrijd te kunnen overleven, moeten bedrijven en werkers in geavanceerde stedelijke economieën kunnen beschikken over kwaliteiten die niet gemakkelijk op korte termijn te kopiëren zijn door concurrenten elders in de lageloonlanden. Die kwaliteiten hebben vooral betrekking op een duurzaam vermogen om unieke producten te kunnen voortbrengen. De uniciteit van een product geeft een (tijdelijke) bescherming tegen prijsconcurrentie. Lange tijd werd vooral gedacht dat die uniciteit uitsluitend in het technologische was gelegen (Kloosterman, 2004) en de software-innovatie in Silicon Valley was dan het ideaal dat moest worden na gestreefd. Pas later is men in gaan zien dat uniciteit van een product gelegen kan zijn in de complexiteit, bijvoorbeeld een nieuw financieel instrument of een nieuw management concept, of in het conceptuele zoals de productie en het marketingconcept van de nieuwe cd van Radiohead laat zien. In veel gevallen is de uniciteit van een concreet product een combinatie van technologie, complexiteit en conceptuele aspecten zoals in het geval van een Apple iPhone, een kostuum van Ermegildo Zegna of het nieuwe gebouw van de staatsomroep in Beijing ontworpen door Rem Koolhaas. Innovatieve bedrijvigheid omvat dan ook veel meer dan clusters van informatie- en biotechnologie, clusters van hightech productie, vaak in combinatie met onderwijs- en onderzoekinstellingen. Ook de zakelijke dienstverlening (Sassen, 1991/2001) en dan in het bijzonder de financiële diensten (Engelen, 2007; Storper, 2000) en zeker ook de culturele industrieën (Scott, 2006) vormen in potentie innovatieve bedrijvigheid.

De capaciteit om deze productinnovaties op een meer permanente basis te kunnen genereren berust niet alleen bij een enkel bedrijf, laat staan bij een enkele creatieve werker, maar is gelegen in het lokale productiesysteem als geheel. Dit systeem omvat via allerlei netwerken en productierelaties met elkaar verbonden bedrijven en tegelijk een web van formele en informele instituties die vraag en aanbod met elkaar in contact brengen, zoals beurzen of competities, die sectorspecifieke vaardigheden reproducen (onderwijsinstellingen en mogelijkheden voor *on-the-job training*) en die een spill-over van kennis mogelijk maken van bijvoorbeeld formele vakorganisaties tot cafés die als informeel ontmoetingspunt functioneren. Hier stuiten we op een tamelijk onverwachte historische continuïteit aangezien deze geclusterde productiesystemen vooral op het gebied van kennisoverdracht via face-to-face contacten sterke overeenkomsten vertonen met de pre-industriële gilden waar ingewikkelde kennis via de relatie meester-gezel-leerling werd overgedragen (Epstein e.a., nog te verschijnen). Het is dit 'dikke' en sterk gelokaliseerde weefsel van formele en informele instituties dat niet zomaar op korte termijn gekopieerd kan worden en aldus in een platte wereld een zekere bescherming tegen concurrentie biedt (Amin e.a., 1992). De competitieve kracht van bedrijven en werkers op de wat langere termijn is derhalve gelegen in de externaliteiten die door agglomeratie en clustering van gerelateerde activiteiten mogelijk worden gemaakt. Processen van globalisering genereren zo een ruimtelijk-economische differentiatie met steden als thuisbasis voor de *cognitive-cultural economy* (Scott, 2007). Maar wat betekent dit voor de steden zelf?

Ruimtelijke articulatie

De gedachte dat afstand irrelevant is geworden, kent meerdere schaalniveaus. Om Friedman (2005) te parafraseren, niet alleen de wereld is plat, maar de steden zijn dat in de ogen van sommige waarnemers ook. Daar valt op het eerste gezicht veel voor te zeggen. Dat we een stad uitrijden is vaak alleen maar te zien aan het bord met een streep er door heen. Aan de gebouwde omgeving zelf is het niet of nauwelijks te zien en de stedelijkheid rafelt bijna onmerkbaar het platteland in. Agglomeratievoordelen als toegang tot de transportstructuur en de digitale infrastructuur alsmede de fysieke bereikbaarheid voor wat betreft een grote pool van hooggekwalificeerde werkers zijn uitgedijld over *urban fields* die de stadsgrenzen ver overschrijden (Phelps e.a., 2003). Om dicht bij huis te blijven, het is van Woerden in principe maar een half uur naar Schiphol en binnen een straal van pakweg vijftig

kilometer bevindt zich een bevolking van zo'n zes miljoen personen die deels zeer hoog opgeleid is. Een bijna wonderbaarlijke vermenigvuldiging van begrippen heeft plaatsgevonden om de nieuwe stedelijkheid te duiden: stadsregio's, policentrische stedelijke configuraties, *global city regions*, *fractal cities*, post-metropoli, enzovoort. Hoe past nu de vorming van die cognitieve culturele economieën binnen het beeld van grote, almaar uitdijende steden en stedelijke velden?

Deze vraag kan alleen goed beantwoord worden in het licht van de relaties die steden met andere steden onderhouden. In *The Making of Urban Europe 1000-1994* onderscheiden Hohenberg en Hollen Lees (1995) twee typen van stedelijke netwerken. Het eerste type is dat van de centrale plaatsen hiërarchie van Christaller waarbij de hoogstgeplaatste stad het gehele gebied bestrijkt, het breedste palet aan voorzieningen bezit en tevens de grootste bevolkingsomvang heeft. De steden daaronder zijn als het ware 'nested' volgens een regelmatig patroon waarbij elke trede lager een kleiner verzorgingsgebied, minder voorzieningen en een kleinere bevolking betekent. De relaties tussen steden zijn hier van een hiërarchische aard: voor een voorziening van een hogere orde dient men naar de dichtstbijzijnde grotere stad te gaan, bijvoorbeeld van Voorschoten naar Leiden naar Amsterdam. Het tweede type van stedelijke netwerken is juist niet territoriaal maar betreft lange-afstand relaties tussen steden van min of meer gelijke rang, zoals tussen de havensteden Rotterdam en Hong Kong of die tussen Sevilla, Bremen, Hamburg en Toulouse waar verschillende onderdelen van Airbus vliegtuigen worden gemaakt. Het gaat dan meer om steden die zich richten op specifieke niches en op grond daarvan hun netwerken van leveranciers en klanten organiseren.

De intensivering van de concurrentie en de verschuiving naar een cognitieve culturele economie heeft de positie van steden binnen deze twee typen van netwerken op verschillende wijze beïnvloed. Binnen de centrale plaatsen hiërarchie lijkt een verschuiving van het zwaartepunt naar boven toe plaats te vinden en

in toenemende mate nu ook in grensoverschrijdende vorm. De verhuizing van advocatenkantoren van Rotterdam naar Amsterdam is een exponent, maar evenzeer de verplaatsing van hoogwaardige financiële diensten van Amsterdam naar Londen. Juist steden hoog in de nationale en internationale plaatsen hiërarchie beschikken over een divers samengesteld economisch profiel, een historische basis van culturele industrieën, producentendiensten en hoogwaardige persoonlijke diensten van luxeconsumptie tot medische verzorging, een diverse bevolking en een kosmopolitische houding (Currid, 2007). Het zijn dan ook centrale steden als New York, Los Angeles, Londen en toch ook Amsterdam die recent een gunstige economische ontwikkeling hebben laten zien (Hohenberg e.a., 1995; Sassen, 1991/2001; Scott, 2007). Voor een deel zien we de gevolgen van deze ontwikkeling neerslaan aan de randen van de centrale steden, bijvoorbeeld de London Docklands of de Zuidas, en deels ook daarbuiten. Maar de meest hoogwaardige delen blijven op de centrale stad aangewezen. Het stedelijk veld is alles behalve homogeen, de centrale stad tekent zich als een piek in het landschap af en ook binnen deze steden is er sprake van een duidelijke ruimtelijke differentiatie met sterk geconcentreerde clusters van bepaalde activiteiten (Hall & Pain, 2006; Lambregts e.a., 2006). In Amsterdam is niet alleen de Zuidas maar ook het Oosterdokseiland als cultureel centrum daar een voorbeeld van.

Het proces van globalisering heeft onmiskenbaar tevens effect op het tweede type van stedelijke netwerken. Dat industriesteden het moeilijk hebben is al gemeld, maar dit kan worden doorgetrokken naar monofunctionele steden in het algemeen. Steden die als voorbeelden van succesvolle postindustriële ontwikkeling gelden en over een eenzijdige structuur beschikken, zoals de Italiaanse steden in Emilia-Romagna en Veneto, blijken nu kwetsbaar te zijn voor veranderingen in de vraag naar specifieke marktsegmenten.

Als mede onder druk van de intensivering van de concurrentie, vooral activiteiten belangrijk worden die

al behoorlijke historische wortels hebben en daarnaast sterk afhankelijk zijn van agglomeratievoordelen die in principe voor alle activiteiten gelden, dan zal de verschuiving naar een cognitieve culturele economie een verschuiving langs de nationale en de internationale stedelijke hiërarchie naar boven te zien geven: van Rotterdam naar Amsterdam en van Amsterdam naar Londen, Parijs of New York. De steden aan de top van de internationale hiërarchie, de echte global cities, profiteren van de verschuiving van het zwaartepunt. De vraag is dan of de steden daaronder hun economisch profiel zien vernauwen en daarmee vervallen tot kwetsbare nichespelers die vooral complementaire relaties met op afstand gelegen steden onderhouden. Met het einde van ABN AMRO is dit ook voor Amsterdam een prangende vraag geworden. Wat het antwoord op deze vraag ook zal zijn, het stedelijk landschap zal mede door het proces van globalisering op verschillende schaalniveaus economisch gedifferentieerd zijn. Alles is misschien wel overal maar slechts zelden in dezelfde mate.

De houdbaarheid van de stad

Met het verdwijnen van industriële wereld en de komst van een dappere nieuwe cognitieve culturele wereld lijken diepere lagen van stedelijkheid weer aan de oppervlakte te komen. De centrale rol van symbolische en immateriële (kennis)productie, de grensoverschrijdende netwerken, de gelokaliseerde productiesystemen met hun gildeachtige structuren van kennisoverdracht en toenemende functiemenging op lagere schaalniveaus, tot en met het nieuwe thuiswerken, zien we ook al in pre-industriële steden. Het is evenwel geen kwestie van een herhaling van de geschiedenis, het heeft te maken met diepere structuren van stedelijkheid die lang een eerder verborgen bestaan hebben geleid. Ook al gaat het om eeuwenoude componenten van stedelijkheid, daarmee is de verschuiving naar een cognitieve culturele stedelijke economie nog niet alleen een vanzelfsprekende zaak en evenmin in sociaal en milieu opzicht een onbekommerde zegening.

Om een stad houdbaar te laten zijn, dient deze competitief te zijn en in staat om groei van de economie

en de werkgelegenheid te genereren. Een stad dient een zekere sociale samenhang te vertonen. Dat is niet alleen een fatsoenlijk doel op zichzelf maar heeft ook te maken met het feit dat grote sociale tegenstellingen een bron van onrust kunnen vormen en zo de publieke ruimte kunnen uithollen met nefaste gevolgen voor het sociale, culturele en uiteindelijk ook het economische leven in een stad. Een derde voorwaarde betreft de duurzaamheid vanuit het milieuoogpunt. Links of rechtsom zal de uitstoot van broeikasgassen door huishoudens, bedrijven en de transportsector omlaag moeten worden gebracht en zal recycling van grondstoffen intensiever moeten plaatsvinden. Een vierde voorwaarde gaat tot op zekere hoogte vooraf aan de vorige drie: een stad dient bestuurbaar te zijn. Ik geef hieronder slechts enige van de mogelijke consequenties weer.

De opkomst van een cognitieve culturele economie heeft drie belangrijke gevolgen. Ten eerste is de basis van de competitiviteit vooral gelegen in netwerken en externaliteiten met tot op zekere hoogte een meer corporatistische karakter dat mede zorg draagt voor de kennisoverdracht. Een radicaal neoliberaal beleid dat het creëren van markten uit de economische leerboeken tot doel heeft, zoals Brussel nu lijkt te willen voeren, zou hier wel eens haaks op kunnen staan. Ten tweede zijn grote steden met een diverse economie in het voordeel. New York en Londen winnen het van Amsterdam, terwijl laatstgenoemde stad het weer wint van Rotterdam. Wellicht gaat zich een polarisatie voordoen tussen steden hoog in de hiërarchie die een breed palet aan concurrerende activiteiten binnen hun grenzen hebben en steden die zich als nichespeler op enkele of zelfs slechts één set van activiteiten moeten richten. Zeker als veel stedelijke economieën eenzijdiger worden, neemt hun kwetsbaarheid toe en kan feitelijk alleen de nationale overheid voor stabiliteit zorg dragen. Vooralsnog is in Nederland de publieke sector sterk aanwezig zodat deze als buffer kan functioneren. Ten derde, kennisintensieve activiteiten veronderstellen doorgaans een historische worteling. Als deze aanwezig is, kan een overheid bijdragen aan

het institutionele weefsel en zelfs innovatie als lokaal mobiliserend concept inzetten. Maar als deze worteling ontbreekt, wat dan?

Een stad is pas houdbaar als er ook iets is van een erkend en herkend gedeeld sociaal lot. De lange tijd dominante tegenstelling arbeid versus kapitaal lijkt met het krimpen en upgraden van de industrie te zijn verdwenen. Het hele begrip arbeider(sklasse) lijkt zelfs op weg naar de mestvaalt van de geschiedenis. Dat neemt niet weg dat ook de cognitieve culturele economie scherpe sociale en ook ruimtelijke scheidslijnen zal kennen. Voor een deel moeten deze zich nog uitkristalliseren. Juist in de global cities waar rijken en armen zijn aan te treffen, lijken de inkomensverschillen toe te nemen (Sassen, 1991/2001). Daarnaast zullen ook tussen succesvolle en minder succesvolle steden de inkomensverschillen oplopen. De mate waarin men inkomensverschillen accepteert is weliswaar tijd- en plaatsgebonden maar het is wel duidelijk dat een vergroting sociale spanningen kan oproepen met mogelijk politieke gevolgen. Nieuwe coalities zullen nodig zijn om de door globalisering bedreigde delen van de middenklasse en de stedelijke onderklasse politiek te binden en aldus een sociale samenhang te creëren. Het huidige sociaaleconomische debat in Nederland, waar het soms lijkt alsof dé ondernemers de nieuwe verworpenen der aarde zijn, is vooralsnog van een ondraaglijke lichtheid en lijkt nog niet echt geïnformeerd te zijn over de recente veranderingen.

Nog een andere voorwaarde is inmiddels voor de houdbaarheid bijna letterlijk als een donkere wolk boven de stad verschenen. Het valt moeilijk in te zien hoe doelstellingen van een verlaging van de uitstoot van broeikasgassen gecombineerd kunnen worden met een verdere vergroting van de fysieke mobiliteit tussen steden en binnen steden. Tot nog toe lijken de technologische oplossingen bescheiden en nog ver weg in de toekomst. Een terugdringing van de mobiliteit lijkt daarom waarschijnlijker. Dit

zou een ruimtelijke herschikking te weeg kunnen brengen waarbij opnieuw de grotere steden door hun sterke economieën en hun uitgebreide transportinfrastructuur aan het langste eind trekken.

Over hoe een scherper milieubeleid gaat uitpakken, is nog grote onzekerheid. Wel is duidelijk dat het met elkaar verzoenen van de doelstellingen van competitiviteit, sociale cohesie en duurzaamheid, een uiterst moeilijke balanceeract, een effectieve overheid veronderstelt op verschillende schaalniveaus. De vraag is dan ook of het proces, ingezet in de jaren tachtig van de vorige eeuw, waarbij de staat zich terugtrekt van het sociaaleconomische speelveld zich zal voortzetten (Judt, 2007). Met name ten aanzien van de milieuproblematiek en de oplopende inkomensverschillen, in het bijzonder de opkomst van superrijken, heeft een neoliberale politiek niet echt een antwoord. Met andere woorden: de houdbaarheid van de stad is daarom nauw verbonden met de houdbaarheid van de overheid op lokaal, nationaal en supranationaal niveau. De conclusie dat een overheid effectief moet ingrijpen om belangen van bedrijven, burgers en de omgeving in ruimere zin te verzoenen is, net als de diepere lagen van stedelijkheid, allesbehalve nieuw, maar eeuwenlang door steden met vallen en opstaan telkens opnieuw eigen gemaakt.

Robert Kloosterman (r.c.kloosterman@uva.nl) is als hoogleraar verbonden aan de afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies en is wetenschappelijk directeur van het Amsterdam Institute of Metropolitan and International Development Studies (AMIDSt).

Literatuur

- Amin A. & N. Thrift (1992) 'Neo-Marshallian nodes in global networks'. *International Journal of Urban and Regional Research*, jg. 16, nr. 4, p. 571-587
- Currid, E. (2007) *The Warhol Economy: How Fashion, Art, and Music Drive New York City*. Princeton University Press, Princeton/Oxford
- Engelen, E. (2007) 'Amsterdamned'? The uncertain future of a financial centre'. *Environment and Planning A*, jg. 39, nr. 6, p. 1306-1324
- Epstein, S.R. & M. Prak (nog te verschijnen) 'Introduction'. S. R. Epstein & M. Prak (red.) *Guilds, Innovation, and the European Economy, 1400-1800*. Cambridge University Press, Cambridge

- Florida, R. (2002) *The Rise of the Creative Class; and How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. Basic Books, New York
- Friedman, T. (2005) *The World is Flat. A Brief History of the Twenty-first Century*. Farrar, Straus and Giroux, New York
- Hall, P. & K. Pain (red.) (2006) *The Polycentric Metropolis. Learning from Mega-City Regions in Europe*. Earthscan, London
- Hohenberg, P. & L. Hollen Lees (1995) *The Making of Urban Europe 1000-1994*. Harvard University Press, Cambridge, MA
- Judt, T. (2007) 'The wrecking ball of innovation', *The New York Review of Books*, December 6, p. 22-27
- Kloosterman, R.C. (2004) 'Recent employment trends in the cultural industries in Amsterdam, Rotterdam, The Hague and Utrecht; a first exploration', *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, jg. 95, nr. 2, p. 243-262
- Kloosterman, R.C. & E.S. Stegmeijer (2007) 'Het Oosterdokseiland in Amsterdam: de transformatie van postverdeelcentrum tot centrum voor postmoderne cultuur', N. Vallet, K. Marchand, P. Stouthuysen & K. Vandenberghe (red.), *Stadsinnovatie: hergebruik is herwaarderen...op zoek naar succesvolle managementpraktijken*, Politeia, Antwerpen, p. 131-146
- Lambregts, B., R. Kloosterman, M. van der Werff, R. Röling & L. Kapoen (2006) 'Randstad Holland: Multiple Faces of a Polycentric Role Model', P. Hall & K. Pain (red.) *The Polycentric Metropolis. Learning from Mega-City Regions in Europe*, Earthscan, London
- Lavanga, M. (2004) 'Creative Industries, Cultural Quarters and Urban Development: the case studies of Rotterdam and Milan', G. Mingardo & M. van Hoek (red.) *Urban Management in Europe Vol. II: Towards a sustainable development*, Erasmus University, Rotterdam
- Le Galès, P. (2002) *European Cities; Social Conflicts and Governance*, Oxford University Press, Oxford
- Le Goff, J. (1997) *Pour l'amour des villes: Entretiens avec Jean Lebrun*, Textuel, Parijs
- Phelps, N. & T. Ozawa (2003) 'Contrasts in agglomeration: proto-industrial, industrial and post-industrial forms compared', *Progress in Human Geography*, nr. 27, p. 583-604
- Sassen, S. (1991/2001) *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton/London
- Scott, A.J. (2006) 'Creative cities: conceptual issues and policy questions', *Journal of Urban Affairs*, jg. 28, nr. 1, p. 1-17
- Scott, A.J. (2007) 'Capitalism and urbanization is a new key? The cognitive-cultural dimension', *Social Forces*, jg. 85, nr. 4, p. 1465-1482
- Storper, M. (2000) 'Globalization, localization, and trade', G. Clark, & M. Feldman, M. Gertler (red.), *The Oxford Handbook of Economic Geography*, Oxford University Press, Oxford, p. 146-165
- Voskuil, J.J. (1996) *Het Bureau 1; Meneer Beerta*, Uitgeverij G.A. van Oorschot, Amsterdam



Passenger Terminal Amsterdam

Plannings- strategieën in krimpende steden

Martijn Ubink



Leegstaande winkels in Selb

Een aantal regio's in de Nederlandse periferie hebben of krijgen in de nabije toekomst te maken met economische en demografische krimp. Planningsstrategieën om het krimpproces te begeleiden zijn noodzakelijk maar komen niet vanzelf van de grond in een planningspraktijk die nog steeds volledig wordt gedomineerd door denken in termen van groei en vooruitgang.

De eenentwintigste eeuw is de eeuw waarin de Nederlandse bevolkingsomvang zal gaan afnemen. Andere landen, waaronder Duitsland, hebben al langer te maken met krimpprocessen in bepaalde regio's. Daar waar de drijvende kracht van de regionale economie is verdwenen, vertrekken veel bewoners op zoek naar werk en inkomen elders. Dit proces van economische en demografische krimp resulteert veelal in leegstand van woningen en winkels, een smallere basis voor voorzieningen en een sterkere segregatie van specifieke delen van de bevolking. Met name regio's die worden gekenmerkt door een eenzijdige economische basis zijn kwetsbaar. Ook in Nederland zien we regio's die met achteruitgang te kampen hebben, waaronder Zeeland, het zuiden van Limburg en Noordoost-Groningen. In de context van voortdurende aandacht voor vooruitgang en groei veroorzaakt deze tendens verwarring onder stedelijke beleidsmakers, onderzoekers en de media. Door middel van een vergelijkende casestudie van twee krimpende steden, Delfzijl in Nederland en Selb in voormalig West-Duitsland, is gekeken naar planningsstrategieën en percepties in de praktijk. Voormalig Oost-Duitsland is in het onderzoek buiten beschouwing gelaten door de specifieke situatie volgend uit de postsocialistische transformatie. Na het schetsen van de context en het beleid worden bestaande

initiatieven in beide steden tegen het licht gehouden zodat beleidsmakers in andere krimpende steden hieruit lering kunnen trekken.

Krimp in Delfzijl en Selb

De industriële ontwikkeling in Nederland kwam in vergelijking met andere West-Europese landen laat op gang en beperkte zich hoofdzakelijk tot de perifere delen van het land. Cijfers laten zien dat vooral kleinere gemeenten in deze perifere regio's kwetsbaar zijn voor structurele krimpverschijnselen (Van Dam e.a., 2006). Delfzijl in Noordoost-Groningen is één van de steden in de Nederlandse periferie die al langere tijd de symptomen van een economisch en demografisch krimpproces vertoont. De groei van Delfzijl als industrialisatiekern nam in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw sterk toe na de vondst van zout en gas in de omgeving, waardoor vooral de (petro)chemische industrie aantrokken werd. Echter, door de stijgende arbeidsproductiviteit, de rationalisatie van het bedrijfsproces en de stijgende olieprijs wordt de gemeente al decennia geconfronteerd met een verlies aan werkgelegenheid (tabel 1). Naast het gebrek aan werk en opleiding voldoet ook de sociale woningvoorraad, die in rap tempo gerealiseerd werd in de jaren zeventig met het oog op de verwachte toestroom van arbeiders, niet meer aan de hedendaagse

vraag. Beide trends vormen de achtergrond van de aanzienlijke uitstroom. Daarnaast wordt de gemeente geconfronteerd met een afnemend natuurlijk bevolkingsverloop: er komen meer mensen te overlijden dan er geboren worden. Hierdoor verliest Delfzijl al decennia lang aanzienlijke aantallen inwoners.

Terwijl de Nederlandse industrialisatie achterbleef, werd Duitsland een belangrijke industriële natie in Europa. Door de deïndustrialisatie in de jaren zeventig kwamen enkele West-Duitse regio's in de problemen, waaronder Oberfranken in het noordoosten van Beieren. Selb is een krimpende stad in deze regio. De vondst van kwarts en klei in de grond trok de keramische industrie aan, wat aanvankelijk een aanzienlijke groei van de gemeente tot gevolg had. Echter, sinds de crisis in de keramische industrie eind jaren tachtig wordt de regio gekenmerkt door een structureel economisch en demografisch krimpproces (tabel 1). Het verlies aan banen heeft bewoners doen besluiten om de stad te verlaten. Bovendien overstijgt het sterftecijfer al jaren het geboortecijfer, waardoor de bevolkingsafname extra wordt versterkt. Hierdoor heeft Selb in de afgelopen vijftien jaar bijna zestien procent van haar inwoners verloren.

Geloof in vooruitgang

Krimp is geen nieuw verschijnsel. Na de Tweede Wereldoorlog zijn krimpende regio's in Nederland, Duitsland en veel andere landen in Europa opgenomen in ruimtelijk en regionaal beleid. Dit beleid was echter voornamelijk gericht op het stimuleren van economische groei in deze regio's. In Nederland is dit soort beleid terug te vinden in de Eerste en Tweede

Tabel 1 Basisindicatoren Delfzijl en Selb

	Delfzijl	Selb
Inwoners 2005	28.446	16.999
Inwoners 1990-2005	-3.973 (-14 %)	-2.741 (-16 %)
Werkgelegenheid 2000-2005	-1.000 banen (-6 %)	-928 banen (-14 %)
Vergrijzing (percentage 50+)	38,3 %	44,4 %
Werkloosheid 2006	11,5 %	12 %
Leegstand	21 % (1999)	10 % (2004)
bron: Centraal Bureau voor de Statistiek en Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung		

Nota Ruimtelijke Ordening. Lange tijd stonden een kentering van de neergaande (economische) trend en een sterk geloof in vooruitgang centraal. Op nationaal en lokaal niveau werd een afname van het aantal inwoners en huishoudens of een daling in het aantal beschikbare banen dan ook voornamelijk gezien als een tijdelijke crisis; een crisis die door stedelijke beleidsmakers vastberaden kan en moet worden tegengegaan. Zodoende bleef men in Delfzijl doorgaan met het aanleggen van meer industrieterreinen en woningen, terwijl economische en demografische cijfers al geruime tijd een dalende trend lieten zien. Ook in Selb hield de gemeenteraad, ondanks de toenemende krimp van de stad, lange tijd vast aan bestaande planningsroutines gericht op groei. Meer land werd bestemd voor nieuwe ontwikkelingen en verhoogde subsidies werden ingezet om nieuwe bedrijvigheid naar de regio te trekken. Het geloof in traditionele aanbodplanning om het economische tij in beide regio's te keren was groot. Deze perceptie komt overeen met de ideeën van Van den Berg e.a. (1982), die krimpende steden benaderen vanuit een gedachte die een levenscyclus voor steden en regio's veronderstelt. Dit zogenaamde *stages-of-urban-development-model* suggereert dat verstedelijking een cyclisch proces is en dat stedelijke en regionale krimp uiteindelijk weer plaats zullen maken voor hernieuwde groei. Een proces van urbanisatie, suburbanisatie en des-urbanisatie wordt volgens het model gevolgd door een proces van

re-urbanisatie. Echter, dit model is hoofdzakelijk gebaseerd op een periode waarin massaproductie, standaardisatie en werkgelegenheid in grootschalige industriële complexen dominant waren. De economie heeft zich echter ingrijpend gewijzigd en tegenwoordig moeten krimpende steden op zoek naar andere werkgelegenheid in nieuwe industrieën en de diensten-economie. Juist deze sectoren, waarin de banengroei zich voordoet, hebben de neiging om krimpende regio's links te laten liggen (Häußermann & Siebel, 1987). Zij kiezen regio's waar de kwaliteit van werknemers evenals de fysieke omgeving beter aansluiten bij hun wensen en behoeften. In de bestaande industrieën heeft de voortgaande automatisering, ondanks aanhoudende investeringen, tot gevolg dat het aantal banen terugloopt. Naast de economische component is er ook sprake van autonome demografische ontwikkelingen; het sterftecijfer ligt in krimpende regio's boven het geboortecijfer wat het verlies door migratie versterkt. Bovenstaande ontwikkelingen zijn niet of nauwelijks te beïnvloeden door lokaal beleid. Zeker als het krimpproces zich op regionale schaal voordoet, is een hernieuwde groei op korte en middellange termijn dan ook geen realistische verwachting.

Nieuwe initiatieven

Ruimtelijke planning zou zich in deze gevallen moeten richten op het begeleiden van krimp in plaats van verder in te zetten op economisch groei. Deze gedachte heeft in beide casestudies na vele jaren tot een omslag in denken geleid. Zowel Delfzijl als Selb volgt een nieuwe strategie gebaseerd op verdere krimp van de gemeente. In Duitsland is het besef langzaam doorgedrongen dat krimp niet

alleen een Oost-Duits fenomeen is, maar sterk samenhangt met een nieuwe fase van postindustrialisatie. Het bestaande herstructureringsprogramma *Stadtumbau Ost* voor krimpende steden in Oost-Duitsland is dan ook uitgebreid met een variant voor West-Duitsland (*Stadtumbau West*), waarin lokale strategieën gericht op de omgang met krimp financieel worden ondersteund (BBR, 2003). Selb is één van de steden die is opgenomen in dit programma. Door het opstellen van integrale stedelijke ontwikkelingsvisies en subsidies voor sloop en renovatie van leegstaande woningen wordt getracht het krimpproces vorm te geven. Het opstellen van een geïntegreerde ontwikkelingsvisie was voor Selb een belangrijke voorwaarde voor het verkrijgen van deze subsidie. Middels dit ontwikkelingsconcept geeft de stad prioriteit aan de aanpak van leegstaande woningen. De huidige condities zijn geëvalueerd evenals de toekomstige perspectieven voor delen van de woningvoorraad. Naast een fysieke evaluatie is het plan aangevuld met economische, sociale en demografische trends. De strategie is gericht op een flexibele aanpak, waarbij ingespeeld kan worden op toekomstige veranderingen (Große Kreisstadt Selb, 2004). Deze flexibiliteit wordt bereikt door te werken met kleinschalige impulsprojecten. Terwijl globale doelstellingen zijn vastgelegd in het ontwikkelingsconcept, wordt aan de exacte invulling vormgegeven door deze kleinschalige projecten en initiatieven. De maatregelen in de toekomst zijn dan ook nog onzeker en afhankelijk van nieuwe ontwikkelingen en besluiten van de gemeenteraad.

In Nederland wordt de opgave op nationaal niveau nog niet erkend, hoewel het

Ruimtelijk Planbureau vorig jaar het thema in kaart heeft gebracht (Van Dam e.a., 2006) en er onlangs door de coalitiefracties is gepleit voor een plan dat de afnemende leefbaarheid in krimpgebieden tegen moet gaan. Op lokaal niveau laat Delfzijl wel een omslag in denken zien. Delfzijl werkt sinds enkele jaren met een ruimtelijk-functionele visie om de onvermijdelijke krimp te begeleiden. Hierin is een visie op wijk- en stedelijk niveau geformuleerd en nadrukkelijk gekozen voor een afname van de woningvoorraad en een ingrijpende kwaliteitsimpuls in bestaande woonwijken (Commissie Woonproblematiek Delfzijl, 2001). Daar waar Selb inzet op flexibiliteit in de toekomstige aanpak door met kleinschalige impulsprojecten te werken, is de strategie in Delfzijl juist gericht op het waarborgen van een consistente beleidslijn gebaseerd op de opgestelde ruimtelijk-functionele visie. Door het instellen van een zelfstandige projectorganisatie die gebonden is aan de opgestelde visie wordt getracht om bepaalde zekerheden aan investerende ontwikkelaars te bieden. Private partijen zullen immers alleen bereid zijn te investeren in projecten in Delfzijl wanneer zij vertrouwen hebben in de toekomst van Delfzijl als geheel. De ontwikkelingsmaatschappij neemt zodoende de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de geïntegreerde aanpak van de woonproblematiek op zich. Binnen de vastgelegde kaders in de ruimtelijk-functionele visie kan deze organisatie, ongehinderd door politieke interventies gericht op de korte termijn, zelfstandig handelen. De effectiviteit van de strategieën in beide steden zal in de toekomst moeten blijken. Wel brengt de analyse een aantal belangrijke overdenkingen voor krimpende steden naar voren.



Leegstaande winkels in Delfzijl



Leegstaande woningen in Selb



Leegstaande woningen in Delfzijl

Doorbreken van perceptiebarrières

In eerste instantie zijn hoge perceptiebarrières waarneembaar onder ruimtelijke beleidsmakers. Wanneer groei stagneert, kan het decennia duren voordat het structurele karakter van het krimpproces door lokaal betrokkenen wordt waargenomen en geaccepteerd. De veronderstelling dat de juiste interventie het krimpproces kan omdraaien heeft in beide steden geresulteerd in een decennium van grotendeels verspilde investeringen en aandacht.

Nieuwe beleidsmakers worden hierdoor geconfronteerd met krimp op een moment dat het proces al in een vergevorderd stadium verkeert; grootschalige leegstand, een negatief imago, een afnemend voorzieningenniveau, een concentratie van kwetsbare groepen en een toenemende druk op de financiële middelen van de gemeente zijn het resultaat. Om een meer pro-actieve aanpak te realiseren, zouden de genoemde perceptiebarrières in een eerder stadium doorbroken moeten worden. Door in te grijpen als de mogelijkheden nog divers zijn kan het krimpproces daadwerkelijk op de meest efficiënte wijze worden begeleid en vormgegeven. Dit klinkt logisch maar beide steden laten zien dat het doorbreken van deze perceptiebarrières niet vanzelf gaat. Ook is het meest geschikte tijdstip van ingrijpen discutabel en een tijdelijk dalende trend kan elke stad overkomen. Essentieel is dan ook een grondige analyse van de onderliggende economische en demografische factoren die de voortdurende krimp bevestigen. Dit bleek in beide steden uiteindelijk van doorslaggevende betekenis. In Delfzijl werd een commissie geïnstalleerd om de onderliggende oorzaken te analyseren, wat aanzienlijk heeft bijgedragen aan de probleemherkenning. Ook in Selb

speelde een heldere probleemanalyse van de economische en demografische situatie een belangrijke rol in het accepteren van het structurele karakter van het krimpproces. Betrokkenen geven aan dat voorheen het inzicht in het structurele karakter ontbrak, waardoor het teruggrijpen naar bekende routines gericht op verdere groei een gepaste reactie leek.

Gefragmenteerd eigendom

Beide steden laten in hun analyse een focus zien op een aantal prioriteitsvlakken. Zowel Selb als Delfzijl erkennen in hun probleemanalyse, naast de focus op de leegstand in de sociale woningvoorraad, ook de noodzaak om de woningvoorraad in particulier eigendom aan te pakken. Delfzijl was voornemens om 300 particuliere woningen te slopen aangezien zij onvoldoende kwaliteitsniveau zouden hebben om te voldoen aan de toekomstige vraag. De ontwikkelingsvisie in Selb geeft aan dat de aanpak van het centrum van de stad, waar vooral woningen in particulier eigendom leeg staan, één van de belangrijkste prioriteiten is. Deze ambities blijken in de praktijk echter moeilijk waar te maken. Hoewel het in Delfzijl is gelukt om grote aantallen huurwoningen te slopen, bleek de gewenste sloop van woningen in particulier bezit niet mogelijk. Ook de praktijk in Selb laat zien dat concrete ingrepen, ondanks de noodzaak om leegstand in het centrum van de stad aan te pakken, voornamelijk in de randgebieden plaatsvinden. Hier worden de wijken gedomineerd door het bezit van woningcorporaties die in staat zijn om in te grijpen. In gebieden met een gefragmenteerde eigendomsstructuur hebben lokale overheden veel minder mogelijkheden om leegstand aan te pakken omdat het aanzienlijke coördinatie en coalitievorming

van diverse eigenaren vergt. Aangezien de kosten van het opkopen van deze woningen ruimschoots de beschikbare middelen van de gemeenten overstijgen, blijft een aanpak van de particuliere woningvoorraad ondanks de aangegeven prioriteiten tot nu toe achterwege.

Het ontbrekende schaalniveau

De inspanningen in beide steden vinden plaats op lokaal niveau, terwijl het belang van een strategie op regionaal schaalniveau lijkt te worden vergeten. Daar waar planelogen en ruimtelijke beleidsmakers gewend zijn om de winsten in groeiende regio's te distribueren, moeten in krimpende regio's juist de verliezen worden verdeeld, wat resulteert in toenemende conflicten. Zowel in Noordoost-Groningen als Oberfranken vindt er een toenemende competitie om inwoners, huurders, bedrijven en werknemers plaats. Om kopers te vinden voor de nieuwbouw in Delfzijl moeten bewoners van buitenaf worden aangetrokken, terwijl concurrerende projecten in de regio ook inwoners proberen aan te trekken. Ook in Oberfranken is een versterkte regionale competitie zichtbaar. Zo heeft de gemeente haar grondprijs voor geïnteresseerde bedrijven verlaagd naar een symbolisch bedrag in de hoop nieuwe bedrijvigheid aan te trekken. Andere gemeenten in de regio bieden zelfs aanzienlijke bedragen, oplopend tot 5.000 euro, voor gezinnen die zich binnen de gemeentegrenzen willen vestigen. Deze toenemende concurrentie tussen gemeenten in een regio waar het aantal huishoudens zal stabiliseren of afnemen, leidt ertoe dat de ontvangst van de ene gemeente alleen kan worden gecompenseerd door het verlies van een andere (een zogenaamde zero-sum game). Hoewel op dit moment onduidelijk is hoe

deze toenemende concurrentie zich zal ontwikkelen en onder welke condities het mogelijk kan worden gestuurd, zullen er zeker winnaars en verliezers ontstaan, waardoor de regionale ongelijkheid zal toenemen. Daarnaast zijn verplaatsing van het probleem en overinvesteringen veelal het gevolg. Regionale oplossingen worden tot nu toe echter verhinderd door het klassieke dilemma van collectief handelen: als één gemeente woningen sloop, kunnen alle andere hiervan profiteren. Dit pleit voor interventie en afstemming op regionaal schaalniveau, niet alleen voor wat betreft de woningmarkt, maar ook op het gebied van publieke dienstverlening en technische infrastructuur. Ondanks de hoopvolle initiatieven in beide steden, zullen deze lokale krimpstrategieën alleen een kans van slagen hebben indien ze worden ingebed in een regionale strategie.

Martijn Ubink (martijn@bureaumiddelkoop.nl) is werkzaam als onderzoeker bij Bureau Middelkoop in Haarlem.

Literatuur

BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2003)

Stadtbau West. Programm & Pilotstädte. Berlin, BBR

Berg, L. van den, R. Drewett, L.H. Klaasen, A. Rossi & C.H.T.

Vijverberg (1982) *Urban Europe: A Study of Growth and*

Decline. Pergamon, Oxford

Commissie Woonproblematiek Delfzijl (2001) *Verder*

bouwen aan een beter Delfzijl

Dam, F. van, C. de Groot, & F. Verwest (2006) *Krimpen*

Ruimte. Bevolkingsafname, ruimtelijke gevolgen en beleid.

NAi Uitgevers, Rotterdam

Große Kreisstadt Selb (2004) *Integriertes*

Stadtentwicklungskonzept. Ergebnisse und

Kurzfassungen

Häußermann, H. & W. Siebel (1987) *Neue Urbanität*.

Suhrkamp, Frankfurt



Leegstaande woningen in Delfzijl



Woningen te koop in Delfzijl

Nieuwkomers op het platteland

Dick van der Wouw en Inge van der Tak



Bevolkingsgroei is een belangrijke motor van welvaartsontwikkeling. Voor die bevolkingsgroei zijn regio's, vooral op het platteland, steeds meer afhankelijk van migratie. Regio's zullen elkaar steeds sterker gaan beconcurreren om inwoners en arbeidskrachten aan te trekken. Het is dan ook belangrijk om zicht te krijgen op de verklarende factoren voor het aantrekken van nieuwkomers. Wat maakt een woonomgeving aantrekkelijk en voor wie? Voor beleidsmakers is het belangrijk om onder ogen te zien wat dit betekent voor de planontwikkeling op het platteland.

Bevolkingsgroei wordt vaak gezien als een belangrijke motor van welvaartsontwikkeling. Wanneer deze dreigt te stagneren ontstaat een probleem (Derks, 2006). Grote steden zien in de naderende bevolkingsdaling bedreigingen voor hun concurrentiepositie ten opzichte van steden in het buitenland. Een urgent probleem is er voor het platteland. In enkele plattelandsregio's, zoals in Zuid-Limburg en Zeeuws-Vlaanderen, heeft de bevolkingsdaling al een structureel karakter. Daar komt bij dat met een daling van de bevolking in dergelijke regio's ook het draagvlak voor de bestaande voorzieningen onder druk komt te staan.

In grote delen van Nederland is de natuurlijke aanwas niet meer voldoende om de bevolking te laten groeien, zelfs niet meer om haar op peil te houden (Van Dam e.a., 2006). De groei moet daarom gerealiseerd worden met behulp van een positief migratiesaldo. Aangezien de buitenlandse migratie de laatste jaren

sterk is teruggelopen en het binnenhalen van grote groepen buitenlanders politiek gevoelig ligt, betekent dit dat gemeenten, regio's en provincies elkaar steeds sterker zullen gaan beconcurreren om inwoners en arbeidskrachten.

Uit analyses van de regionale economische ontwikkeling van de laatste dertig jaar blijkt dat niet het wonen het werken volgt, maar eerder omgekeerd. Daarmee wordt het belang van de aantrekkelijkheid van het wonen voor nieuwkomers voor de voorspoed van een streek nog eens benadrukt (Verkade e.a., 2006). Het bevorderen van migratie wordt dan ook een steeds interessanter en belangrijker beleidsinstrument in het streven naar groei van de welvaart. Maar slechts een klein gedeelte van het verhuisgedrag binnen Nederland is interregionaal en dat is bovendien meestal gerelateerd aan onderwijs of arbeid (Feijten & Visser, 2005). Een grote verhuisafstand overbruggen alleen vanwege het mooie wonen komt relatief weinig voor. Een regio

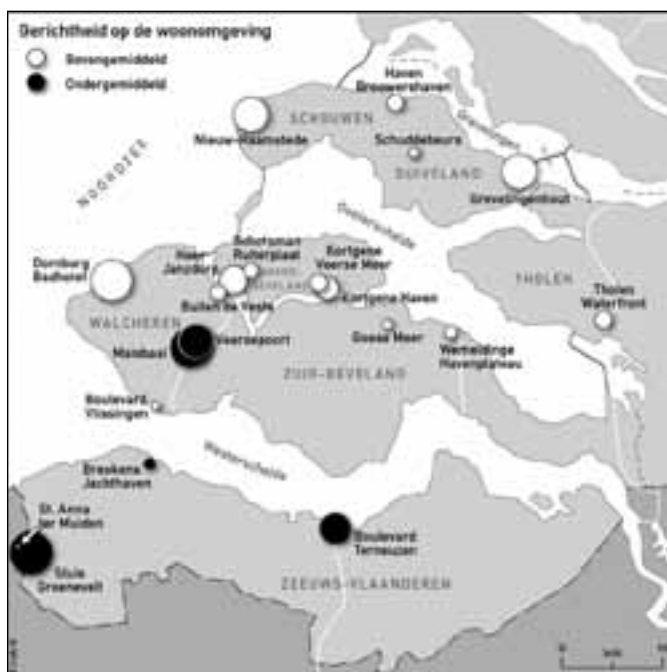
moet daarom wel iets bijzonders te bieden hebben wil zij daadwerkelijk mensen vanwege de woonomgeving trekken. Klinkers (2006) uit de angst dat deze ontwikkeling zal leiden tot oneigenlijke concurrentie en kapitaalvernietiging als daarbij grote sommen geld uit publieke middelen worden ingezet. Zeker omdat het volgens hem maar de vraag is of grootscheepse investeringen in een extra woonwijk of een tropisch zwemparadijs met golfslagbad überhaupt zorgen voor extra inwoners. Het is dan ook van groot belang om te weten wat nu precies een woonomgeving aantrekkelijk maakt.

Zeeland woonland

Zeeland is een provincie die nadrukkelijk de concurrentieslag om inwoners aan wil gaan. Het bevorderen van de woonmigratie is een van de centrale doelstellingen in het omgevingsplan van de Provincie. Het streven naar een jaarlijkse toename van 1900 personen is zelfs uitgesproken (Provincie Zeeland, 2006). Bij een bevolkingsprognose die steeds meer een dalende lijn aangeeft, is het volgens het Zeeuws bestuur belangrijk de aantrekkelijkheid van Zeeland voor nieuwkomers te versterken. In haar sociaal, economisch en ruimtelijk beleid richt het in april 2007 nieuw aangetreden Zeeuwse provinciale bestuur zich nadrukkelijk op het accommoderen van de woonconsument (Provincie Zeeland, 2007). De sociaal-culturele dynamiek, oftewel de levendigheid in de provincie, dient te worden versterkt door onder andere het creëren van aantrekkelijke woonmilieus voor een bevolking die divers is in leeftijd, culturele achtergrond, mate van gezondheid en mobiliteit. Het beleid is er op gericht Zeeland zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor nieuwkomers. Vergrijzing

wordt daarbij niet als een bedreiging maar als een kans gezien.

Voor de beleidsmakers in Zeeland, maar ook voor beleidsmakers in andere plattelandsprovincies die in willen zetten op versterking van migratie naar hun provincie, is het belangrijk om meer zicht te krijgen op 'wat daadwerkelijk werkt' in het aantrekken van nieuwkomers. Daarvoor is niet alleen inzicht nodig in wat een woonplek aantrekkelijk maakt, maar ook voor wie een bepaalde woonplek aantrekkelijk blijkt te zijn. Men moet zicht zien te krijgen op de realisering van woonwensen tegen de achtergrond van kenmerken van bewoners in samenhang met kenmerken van woonomgevingen. Het onderzoek dat hieraan ten grondslag ligt richt zich dan ook op de vraag welke betekenis de woonomgeving heeft in de woonbeleving



Figuur 1 Gerichtheid op de woonomgeving in bijzondere woonmilieus in de provincie Zeeland

van mensen. Om de invloed van zowel individuele als contextuele kenmerken te achterhalen is gebruik gemaakt van een multilevel analyse. Daarmee kan gericht gezocht worden naar relaties op verschillende niveaus. (Van der Wouw & Van der Tak, 2007).

Bijzondere woonplekken

Centraal in de analyse staat de relatie tussen objectieve omgevingskenmerken van door de Provincie Zeeland als bijzonder bestempelde woonplekken en de beleving en waardering door de bewoners van deze woonplekken. Dit is gebeurd aan de hand van een secundaire analyse van de gegevens uit een onderzoek onder inwoners van bijzondere woonmilieus (Van Gastel, 2005). In dit onderzoek zijn alle inwoners van bestaande bijzondere woonplekken in Zeeland gevraagd naar hun motieven voor verhuizen en hun waardering van de omgeving. Woonplekken zijn bijzonder als zij aan een of meer van de volgende kenmerken voldoen: een bijzonder woningaanbod, een bijzondere ligging of uitzicht, een bijzondere stedenbouwkundige structuur, of speciale voorzieningen. De woonmilieus variëren qua omvang van enkele tientallen tot bijna duizend inwoners. Ze liggen verspreid over de hele provincie en zijn gesitueerd in zowel stedelijke als landelijke context (figuur 1). Van de bewoners van bijzondere woonmilieus is ongeveer de helft hoger opgeleid. Eenderde heeft altijd in Zeeland gewoond, terwijl van ruim veertig procent de vorige woning buiten Zeeland lag. De gemiddelde leeftijd ligt met 62 jaar hoog. De helft van de respondenten is pas na zijn/haar 55ste levensjaar naar de huidige woning verhuisd. Tweederde van de huishoudens bestaat uit een (echt)paar zonder thuiswonende kinderen. Het

overgrote merendeel van de woningen in de bijzondere woonmilieus is koopwoning. Ruim vier van de tien woningen hebben een marktwaarde van 400.000 euro en hoger. Een zelfde aandeel van de woningen is een vrijstaande woning.

Mensen zijn in hun verhuisgedrag en woonbeleving meer of minder gericht op hun omgeving. Van een sterke gerichtheid op de woonomgeving is sprake als men de kwaliteit van de woonplaats als een dominante verhuisreden noemt, of dat men speciaal vanwege recreatieve voorzieningen naar Zeeland is gekomen. Maar ook de mate van tevredenheid met de woonomgeving en het beslist niet willen verhuizen in de nabije toekomst zijn indicatoren voor een sterke gerichtheid op de woonomgeving. De twintig bijzondere woonplekken in Zeeland blijken nogal uiteen te lopen in de mate waarin de bewoners gericht zijn op hun woonomgeving. Vooral in Nieuw-Haamstede, Domburg Badhotel en Grevelingenhout wonen mensen die sterk gericht zijn op de woonomgeving (figuur 1).

Aantrekkelijke woonmilieus

Verschillen in gerichtheid op de woonomgeving kunnen samenhangen met individuele kenmerken van de woning waarin iemand is gaan wonen, maar ook met de individuele kenmerken van de bewoner zelf zoals leeftijd, werksituatie, huishoudensamenstelling, inkomen, opleiding en herkomst. De veronderstelling in dit onderzoek is echter dat naast individuele kenmerken ook kenmerken van de woonomgeving van invloed zijn op de omgevingsgerichtheid van bewoners. Uit analyse blijkt dat tenminste een vijfde deel van de verklaring voor de verschillen in de mate waarop mensen gericht zijn op hun

omgeving gezocht moet worden in de specifieke kenmerken van de woonomgeving. De ene 'bijzondere' woonplek blijkt dan ook veel attractiever te zijn dan de andere in die zin dat er op de ene plek een veel groter aandeel mensen woont met speciale gerichtheid op die woonomgeving. Waar komen die verschillen in aantrekkelijkheid vandaan? Voor de beantwoording van die vraag is gekeken naar drie aspecten van de woonomgeving. Ten eerste zijn dat de ruimtelijke kenmerken van een woonplek: wat maakt de woonplek bijzonder en hoe ligt deze ten opzichte van een regionale of bovenregionale centrumstad? Ten tweede is de economische structuur in en rond de woonplek in de analyse meegenomen. Daaronder valt het winkelaanbod, de aanwezigheid van basisvoorzieningen en het verzorgingsniveau van de kern. Tenslotte is gekeken naar sociaal-culturele kenmerken van de woonplek, zoals het percentage pensioenontvangers, huishoudens met kinderen, eenpersoonshuishoudens, de verhuismobiliteit, sociale statusscore en gemiddelde woningwaarde.

De goede mix

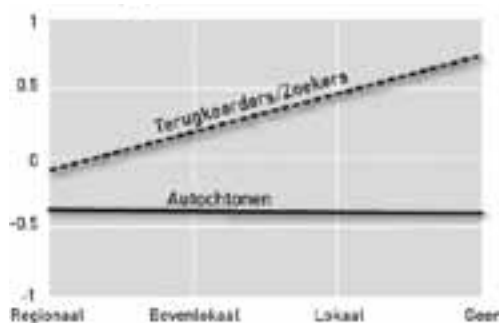
Uit de grote hoeveelheid van mogelijk verklarende variabelen springen er in het onderzoek een aantal uit die duidelijke aanwijzingen geven voor de aantrekkelijkheid van de bijzondere woonmilieus. Verder komt naar voren dat de verklaring voor verschillen in aantrekkelijkheid tussen bijzondere woonmilieus vooral ligt in de mix van specifieke bewonerskenmerken enerzijds en woningkenmerken en woonomgevingkenmerken anderzijds.

Zo zijn mensen in vrijstaande woningen en echtparen zonder kinderen over het algemeen meer gericht op hun woonomgeving

dan mensen in een ander woningtype of behorend tot een ander type huishouden. Ook blijkt dat bewoners die niet al hun hele leven in Zeeland wonen sterker gericht zijn op de woonomgeving naarmate de woonomgeving een meer ruraal karakter heeft. Het laat zien hoezeer de rust en ruimte die een woonplek biedt mensen 'van buiten' weet te trekken. Daarbij is geen verschil tussen terugkeerders, die in Zeeland zijn geboren maar een tijd buiten Zeeland hebben gewoond en 'zoekers', zij die als volwassene voor het eerst naar Zeeland zijn gekomen. Beide soorten nieuwkomers, terugkeerders en zoekers, zijn over het algemeen erg gericht op de woonomgeving en vindt men veel vaker op woonplekken met slechts een lokaal of geen verzorgend centrum dan op een plek met een bovenlokaal of zelfs regionaal centrum (figuur 2). Wellicht is het zo dat, zoals Van der Ziel (2003) opmerkt, veel nieuwkomers op het platteland op basis van een kritiek op stedelijkheid op zoek zijn naar een plek waar de tijd vertraagt, en naar een levenswijze die een nieuwe verbinding van het sociale met het ecologische mogelijk maakt.

Ook mensen die op of na hun 55ste zijn verhuisd naar de huidige woonplaats zijn meer op de woonomgeving gericht dan mensen die op jongere leeftijd verhuisden. Dat is begrijpelijk aangezien de gerichtheid op de arbeidsmarkt bij een verhuizing op deze leeftijd een minder belangrijke rol gaat spelen. Maar zij blijken wel vaker in regionaal of bovenlokaal verzorgende kernen te gaan wonen. Dat is opmerkelijk aangezien dit juist de woonplekken zijn waar over het algemeen minder mensen wonen die op de woonomgeving zijn gericht. Het zou kunnen zijn dat deze groep eerder een compromis maakt tussen de aanwezigheid

Figuur 2 Gerichtheid op de woonomgeving naar het verzorgingsniveau van de woonkern



van een beter voorzieningenniveau en de aantrekkelijkheid van de woonomgeving. De rust mag met andere woorden zeker niet leiden tot isolement in de zin van een al te ruime afstand tot de grote stad.

Uit de analyses komt ook naar voren dat het voor de aantrekkelijkheid van de woonmilieus in Zeeland uitmaakt hoe lang de reistijd is naar Rotterdam. De mensen die binnen Zeeland verhuisd zijn blijken daar nog meer gevoelig voor te zijn dan de nieuwkomers, zoekers en terugkeerders. Het lijkt er daarmee op dat een goede bereikbaarheid van grootstedelijke voorzieningen voor de bewoners van bijzondere woonplekken de aantrekkelijkheid van het woonmilieu vergroot. De relatieve onaantrekkelijkheid van de bijzondere woonplekken in Zeeuws-Vlaanderen kan er op duiden dat zij onvoldoende weten te profiteren van de nabijheid van de Vlaamse steden. De hier genoemde mix van



specifieke bewonerskenmerken/woningkenmerken en woonomgevingkenmerken verklaren 81 procent van de verschillen in attractiviteit tussen de woonmilieus.

Dilemma

De boodschap voor de beleidsmakers en ontwikkelaars lijkt daarmee helder. Wil

men nieuwkomers trekken met een bijzondere woonomgeving, dan dient men zich te richten op een groep mensen die hier gevoelig voor is. Om deze groep te trekken dient men aantrekkelijke woonplekken niet te ver van een grote stad als Rotterdam te creëren, waar in de directe omgeving vooral rust en ruimte heerst en weinig



Brouwershaven

centrumvoorzieningen zijn. Om mensen aan te spreken dient er een aanbod aan vrijstaande woningen te komen. Een campagne om meer inwoners te trekken kan het best gericht zijn op (echt)paren van 55 jaar of ouder zonder kinderen, die niet al hun hele leven in de regio wonen.

Wat uit het onderzoek ook duidelijk naar voren komt is dat het optuigen van de directe woonomgeving met allerlei (verzorgende) voorzieningen de aantrekkingskracht voor mensen die verhuizen naar de Provincie Zeeland puur vanwege het mooie wonen niet vergroot. Dit levert een dilemma op voor beleidsmakers. In de discussies over de ontwikkeling van het platteland dreigt een kloof. Aan een kant zijn er de wensen van de autochtone dorpsbewoners die omwille van de leefbaarheid vooral vragen om voorzieningen en (starters)woningen in of bij bestaande kernen. Aan de andere kant zijn er de wensen van de (potentiële) nieuwkomers. Zij hebben vooral behoefte aan rust en ruimte en zijn bereid om voor de nodige voorzieningen een stuk te rijden (Simon e.a., 2007). De vraag is of de ruimtelijke investeringen in het landelijk gebied zich moeten richten op het accommoderen van de zittende, vergrijzende bevolking door het versterken van de bestaande kleine kernen met hun (kwijnende) voorzieningen. Of dienen deze ingezet te worden op bevolkingsgroei door middel van het creëren van bijzondere woonmilieus die nieuwkomers aantrekken. Daarmee wordt de regionale economie een bijzondere impuls gegeven en worden banen voor jonge mensen gecreëerd. Echter, zonder het draagvlak voor de kleinschalige, lokale voorzieningen te vergroten.

Dick van der Wouw (dvdwouw@scoopzld.nl) en Inge van der Tak (ivdtak@scoopzld.nl) zijn respectievelijk adviseur onderzoek en beleid en onderzoeker bij het Zeeuws instituut voor sociale en culturele ontwikkeling SCOOP in Middelburg.

Literatuur

- Dam, F. van, C. de Groot & F. Verwest (2006) *Krimp en Ruimte. Bevolkingsafname, ruimtelijke gevolgen en beleid*. NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau, Rotterdam/Den Haag
- Derks, W. (2006) 'Van groei naar afname'. *Rooilijn*, jg. 39, nr. 2, p. 57-63
- Feijten, P. & P. Visser (2005) 'Binnenlandse migratie: verhuismotieven en verhuissafstand'. *Bevolkingstrends*, nr. 2, p. 75-81
- Gastel, J.J. van (2005) *De bijzondere kant van Zeeland. De aantrekkingskracht van bijzondere woonplekken in Zeeland op mensen van buiten de provincie*. Middelburg
- Klinkers, L. E. M. (2006) *Effecten van bevolkingsdaling op dossiers van het ministerie van BZK*. Inleiding voor de kenniskamer bevolkingsdaling van BZK, 29 november 2006
- Provincie Zeeland (2006) *Omgevingsplan 2006-2012*. Middelburg
- Provincie Zeeland (2007) *Nieuwe verbindingen. Coalitieakkoord van CDA, SGP, CU en GL in Zeeland*. Middelburg
- Simon, C., L. Vermeij & A. Steenbekkers (2007) *Het beste van twee werelden; plattelanders over hun leven op het platteland*. SCP, Den Haag
- Verkade, E., W. Vermeulen & J. Brouwer (2006) *Regionale ontwikkelingen, bevolking en werkgelegenheid*. Den Haag
- Wouw, B. A. J. van der & I. van der Tak (2007) *Het bijzondere platteland trekt*. Paper voor de dag van de sociologie, Den Haag
- Ziel, T. van (2003) *Verzet en verlangen; de constructie van nieuwe ruraliteiten rond de mkz-crisis en de trek naar het platteland*. Wageningen





Marco te Brömmelstroet en Egbert Stolk

Stimulatie voor Simulatie

De sociaaleconomische en ecologische problematiek in new towns, zoals Almere, laat zien dat stedelijke processen in meerdere opzichten complexer zijn dan aanvankelijk werd gedacht. Verschillende soorten modellen hebben de potentie om ingrepen in new towns beter te begrijpen en te onderbouwen. Echter, om modellen succesvol in de praktijk te kunnen toepassen zal een iteratieve dialoog tussen planners en modelmakers moeten plaatsvinden.

'New towns' zijn nederzettingen die zijn gesticht door een expliciete actie, volgens een vooropgezet plan en met het doel om als zelfvoorzienende lokale gemeenschap te blijven bestaan (INTI, 2007). Met name voorbeelden van na de Tweede Wereldoorlog, zoals Almere, leren dat de stedelijke processen in deze steden veel complexer zijn dan in eerste instantie werd gedacht. De rigide doorvoering van het vooropgezet plan leidt vaak tot ongewenste ontwikkelingen die zich op grote schaal manifesteren. In veel gevallen wordt besloten het oorspronkelijke plan integraal aan te passen. Meestal werken planners en stedenbouwkundigen in bestaand stedelijk gebied, waardoor al vanzelf rekening moet worden gehouden met complexe processen. Omdat veel new towns vanuit de gedachte van een *tabula rasa* gepland en gebouwd werden is dit hier minder vanzelfsprekend. Om de gevolgen van ingrepen in het stedelijke gebied in te kunnen schatten en ongewenste effecten te voorkomen is het wenselijk een goed inzicht in deze complexe processen te krijgen.

Voor het inzichtelijk maken van deze complexiteit kan gebruik worden gemaakt van uiteenlopende modellen, variërend van abstracte schema's tot dynamische computermodellen. Hoewel al deze modellen hetzelfde doel nastreven,

namelijk het geven van een adequate representatie van de werkelijkheid, verschillen ze sterk in de mate waarin ze aansluiten bij de vragen vanuit de planningspraktijk. Het is van belang modellen te vinden die het beste de complexiteit van stedelijke processen beschrijven, maar die tegelijkertijd bruikbaar zijn in de dagelijkse praktijk. Dit artikel gaat nader in op enkele veelbelovende modellen en is het resultaat van een seminar van het International New Town Institute (INTI) over simulatiemodellen dat in oktober 2007 in Almere werd gehouden.

New towns en het planningsideaal

In Nederland zijn new towns gesticht voortvloeiend uit het groeikernenbeleid uit de periode 1960-1985 (Berg e.a., 2007). Het woningbestand in deze steden sluit voor velen goed aan op de vraag naar woonruimte in een suburbane omgeving. Echter, de zeventien groeikernen, waaronder Almere, laten grote uitdagingen zien op sociaal-economisch en ecologisch gebied. Hierbij valt te denken aan een snel verouderende infrastructuur, verouderde stedenbouwkundige concepten, een hoge mate van autoafhankelijkheid, sociale segregatie en een te eenzijdig woningaanbod in combinatie met gelijktijdige veroudering van wijken. Vaak waren de nieuwe nederzettingen proeftuinen voor architecten en stedenbouwkundigen en zijn

de heersende planningsparadigma's bijna dogmatisch doorgevoerd vanuit het ideaal van de maakbare samenleving. Veel van deze ideeën blijken echter niet zo tijdloos als verwacht.

De huidige problematiek lijkt samen te hangen met de ruimtelijke opzet van deze steden, die gekenmerkt wordt door een strikte scheiding van vervoerstromen, bebouwing en voorzieningenclusters. Het stedenbouwkundig ontwerp kan niet worden afgedaan als een abstract schematisch plan, maar er moet inzicht worden verkregen in de dynamiek achter maatschappelijke processen, waarbij er met verschillende toekomstscenario's rekening zal moeten worden gehouden. Tevens zal de rol van de planner, in een wereld van actoren met overlappende en conflicterende doelen, middelen en plannen, moeten worden hergedefinieerd (Hopkins & Zapatha, 2007). Daarbij komt dat new towns nog steeds plekken zijn waar volop geëxperimenteerd kan worden met nieuwe stedenbouwkundige en planologische concepten. De mogelijkheid te kunnen experimenteren, zoals in het Homeruskwartier in Almere, heeft een belangrijke functie voor planning, mits het experiment goed wordt onderbouwd.

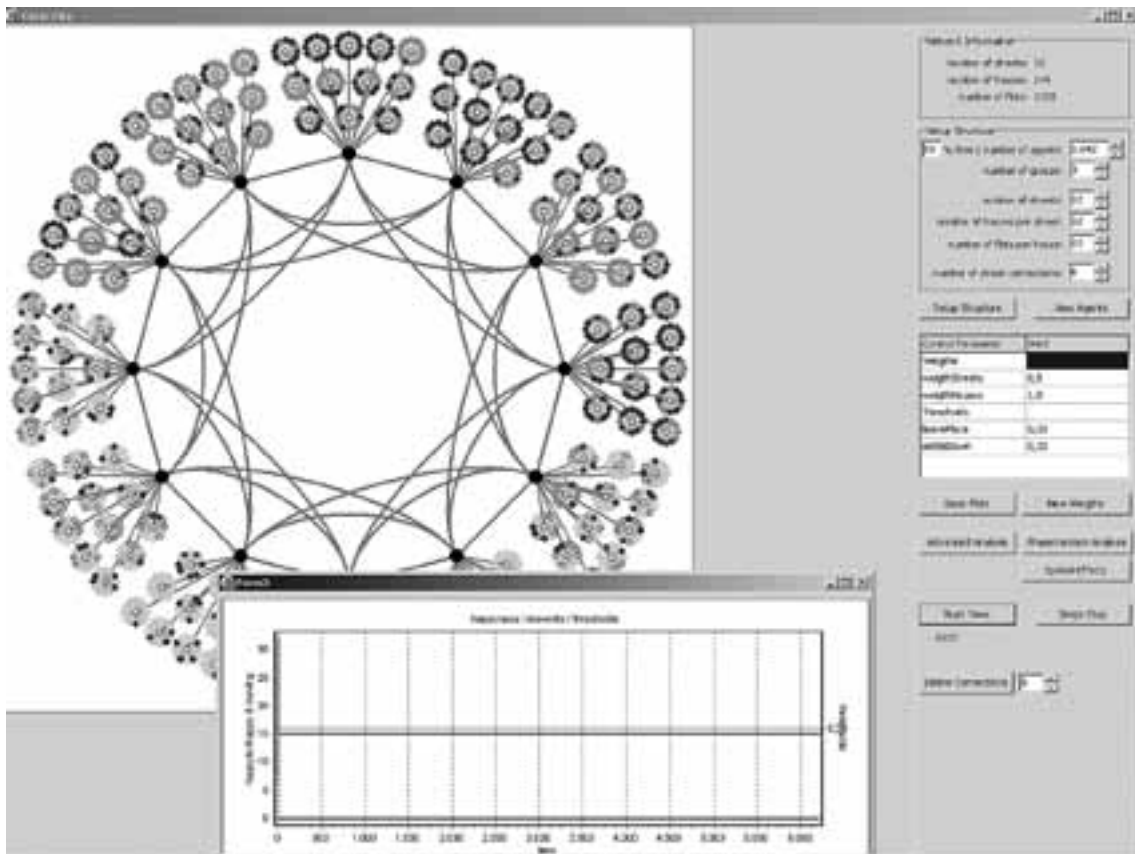
Simulatiemodellen als planningsinstrument

Met behulp van modellen probeert men een systeem na te bootsen door het te versimpelen tot de essentiële variabelen en verbanden. Eén van de doelen is de onderliggende processen te leren begrijpen om zo uitspraken te kunnen doen over toekomstige ontwikkelingen. De laatste decennia is de ontwikkeling van modellen ter ondersteuning van planningsprocessen in opmars. Algemeen bekend en geaccepteerd zijn

verkeersmodellen of economische modellen voor de ontwikkeling van de woningmarkt. Recent zijn er meer geïntegreerde modellen in opkomst. Hierbij worden diverse modellen aan elkaar gekoppeld. Deze modellen spelen een steeds belangrijkere rol in integrale besluitvormingsprocessen.

De groeiende betekenis van modellen wordt veroorzaakt door een toename van reken capaciteit en de steeds grotere rol van computers in stedelijke planning. Daarnaast sluit het gebruik van modellen aan bij een algemene ontwikkeling in de wetenschap, waarbij (computer)simulaties in veel academische domeinen tot nieuwe inzichten leiden. Hierbij gaat het nadrukkelijk niet alleen om technische vakgebieden, maar juist ook om sociale wetenschappen. Simulaties blijken bij uitstek geschikt om inzicht in complexe sociale processen te vergroten. Er is steeds meer behoefte om mogelijke uitkomsten van planning wetenschappelijk te onderbouwen (Davoudi, 2005). De nieuwe generatie van simulatiemodellen kunnen dit inzicht bieden door belangrijke variabelen en hun onderlinge afhankelijkheden zichtbaar te maken.

Toch wordt er over het algemeen weinig gebruik gemaakt van wetenschappelijk ontwikkelde modellen in de dagelijkse planningspraktijk (Vonk, 2006). Dit komt onder andere door een gebrek aan kennis van de bestaande modellen bij planners, maar ook door een gebrekkige afstemming tussen de karakteristieken van de modellen en de wensen en doelen van de planners zelf. Vaak sluiten modellen niet aan bij de belevingswereld van de gebruikers, zijn ze te traag om ingezet te kunnen worden in een planningsproces met een hoge dynamiek of zijn ze te ingewikkeld om iets van te leren. Een stap in de richting van succesvolle toepassingen



Figuur 1: Een agent-based model voor segregatie in wijken (bron: R. König, presentatie INTI seminar 2007)

van modellen vraagt om aandacht voor dit soort aspecten. Ook moet er aandacht zijn voor de specifieke context waarin een model kan worden toegepast: welke actoren moeten ermee werken, op welke manier willen zij het inzetten en hoe sluit het model aan bij hun kennis en vaardigheden? Dit kan per planningsvraagstuk verschillen en vraagt dus om een zeer klantgerichte benadering bij de ontwikkeling van modellen.

In dit kader worden hieronder een drietal relevante groepen modellen geïntroduceerd. Het is de bedoeling om een overzicht te bieden van wat er aan de aanbodzijde

beschikbaar is, dit als een eerste stap naar een betere afstemming tussen de werelden van ontwerp, planning en modellen. We maken hierbij onderscheid in de zogenaamde 'agent-based modellen', de 'space syntax benadering' en 'serious gaming toepassingen'. Deze modellen hebben gemeenschappelijk dat ze in een relatief ver gevorderd stadium van ontwikkeling verkeren maar slechts weinig worden toegepast.

Agent-based modellen

Met de eerste familie, zogenoemde 'agent-based modellen', kunnen de acties en interacties van relatief autonome *agents* in (lees verder op pagina 120)

InBeeld

Revitalisering van Delfzijl

Foto's: Marije Koudstaal

Delfzijl heeft als een van de eerste steden in Nederland te maken met een afnemende bevolking. Sinds het begin van de jaren negentig krimpt de stad: van bijna 32.000 inwoners in 1990 tot minder dan 28.000 in 2007. De gevolgen zijn leegstand in de woningvoorraad, het winkelbestand en van kantoor- en bedrijfspanden. Eind jaren negentig leidde de leegstand tot een grootscheepse herstructureringsopgave voor Delfzijl Noord. Het plan omvat de sloop van 1.650 woningen, waarvoor er 1.200 in de plaats terug worden gebouwd. De werkzaamheden in Delfzijl Noord zijn in een ver gevorderd stadium. Ruim opgezette nieuwbouwwijken zijn in de plaats gekomen van een groot aantal gesloopte woningen. Verscheidene huizenrijen staan inmiddels leeg en op de nominatie voor sloop. Ook het winkelcentrum van Delfzijl Noord zal worden gesloopt en vervangen door nieuwbouw.



Boven: Het Klussenteam zorgt voor tijdelijke beheer en de inbraakpreventie van slooppanden, Onder: Woningen en winkels staan nagenoeg allemaal leeg



Boven: Leegstaande woning in de laatnaoorlogse wijk Tuikwerd. Onder: Leegstaande voorzieningen in het centrum van Delfzijl



Leegstand in de koopsector. De appartementen zijn gelegen aan de rand van het centrum van Delfzijl



Drie maal nieuwbouw in Delfzijl Noord





Woningverdunning: de rijwoningen zijn voor de helft vervangen door garages waardoor geschakelde tweekappers zijn ontstaan.



Nieuwbouw in Delfzijl Noord



Nieuwbouw in Delfzijl Noord

Marije Koudstaal (www.marye.eu) is planoloog en studeerde onlangs af op het onderwerp Openbare ruimte in Paramaribo.

vervolg van pagina 109

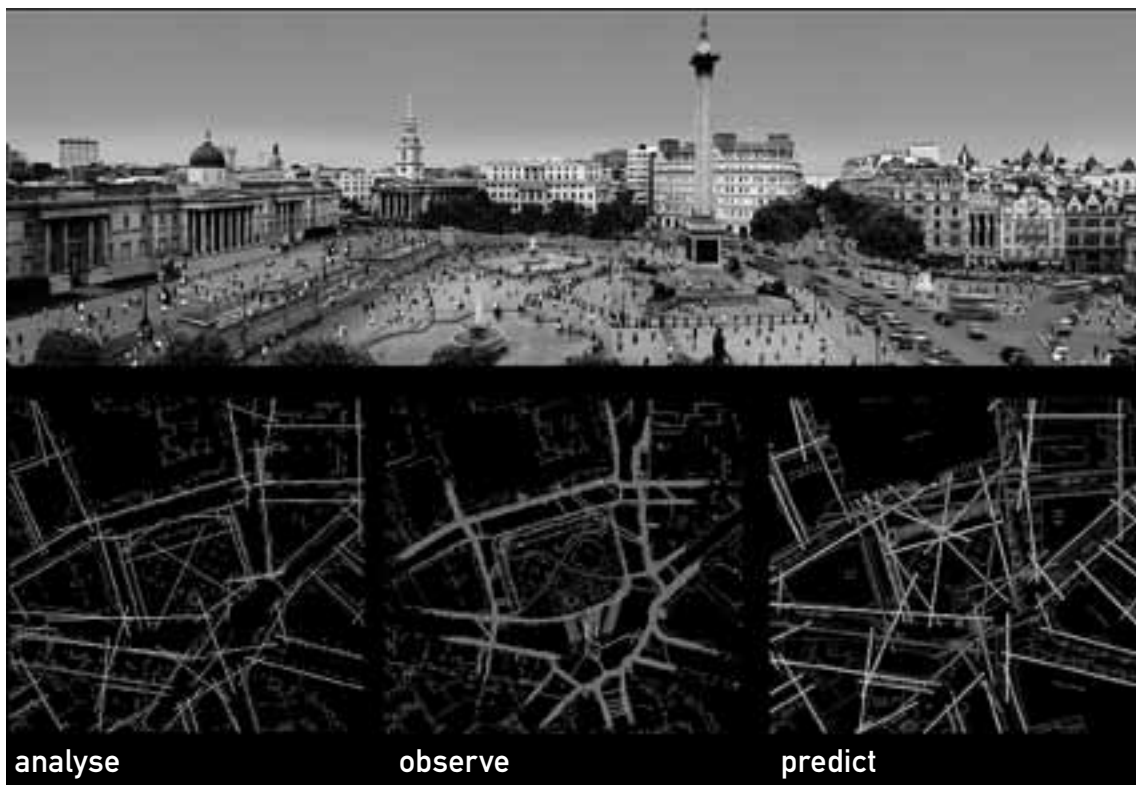
een netwerk worden gesimuleerd en kan het effect van de set aan individuele regels en voorkeuren op het patroon van een groep worden bestudeerd (Batty, 2005). Een agent in een model kan een individu, instelling, bedrijf, of een andere *stakeholder* zijn. Figuur 1 laat een voorbeeld zien van het effect van individuele tolerantiewaarden ten opzichte van 'vreemden' op segregatie in een hypothetische stad. Door verandering van bepaalde variabelen kan worden opgemaakt bij welke waarden er een omslag van integratie naar segregatie plaatsvindt.

Veel traditionele modellen bestaan uit homogene niet aanpasbare agents, waarbij er wordt uitgegaan van gemiddeld gedrag dat representatief is voor de groep of de samenleving als geheel. Binnen een gesloten simulatiemodel wordt vervolgens gezocht naar een optimale oplossing. Deze kenmerken maken traditionele modellen minder geschikt voor planningsvraagstukken waarbij juist de heterogeniteit van agents en de aanpasbaarheid van het model cruciaal zijn. Met agent-based modellen kan aan simulatiemodellen meer flexibiliteit worden toegevoegd. Aangezien er niet wordt gewerkt met grofkorrelige statische aannames maar met een grote verzameling van deelaannames per agent ontstaat er een dynamisch schaalbaar systeem, dat zich kan aanpassen aan een veranderende context. De agents zijn heterogeen en adaptief, wat inhoudt dat ze zich individueel kunnen aanpassen aan hun omgeving. Het gebruik van agents voegt dus een belangrijke procescomponent toe ten opzichte van de traditioneel statische simulatiemodellen (Miller & Page, 2007).

Met behulp van agent-based modellen kunnen zelforganiserende complexe systemen worden gesimuleerd (Portugali, 2000). In de planningspraktijk leidt de toepassing van deze modellen tot een schijnbare paradox. Enerzijds bestaat vooral bij planners de overtuiging dat in het stedelijke systeem kan worden ingegrepen zodat het efficiënt functioneert, terwijl anderzijds door systeemmodelleurs wordt gesteld dat een stad een complex systeem is dat zichzelf organiseert met de planner als onderdeel van dat systeem. Deze tegenstelling kan deels verklaren waarom door planners argwanend naar deze nieuwe generatie modellen wordt gekeken. Toch kan het juist ook interessante leerpunten opleveren. Een agent-based model kan de planner helpen in de omgang met de 'georganiseerde complexiteit' van new towns. De nieuwe inzichten kunnen in de verschillende fasen van het plan- en besluitvormingsproces ondersteuning bieden.

De space syntax benadering

Modellen die binnen de stedenbouwkunde in opkomst zijn en die de potentie hebben een belangrijke input te bieden voor simulatiemodellen worden samengevat onder de noemer 'space syntax'. Dit type model biedt tools waarmee de stedelijke morfologie kan worden geanalyseerd (Van Nes, 2005). Op basis van een zogenaamde 'axiale kaart', een topologische kaart met de minimale set aan zichtlijnen, kan de mate van ruimtelijke integratie van delen van een stad worden bepaald. Hierbij wordt er een verband gelegd tussen stratenpatronen, vestigingspatronen, bijvoorbeeld van winkels en verkeersstromen (figuur 2). Met behulp van space syntax kunnen bestaande situaties worden geanalyseerd en *a priori* globaal de gevolgen van een voorstel in beeld worden gebracht. Tevens



Figuur 2: Space syntax benaderingen geven inzicht in de ervaring en het gebruik van de openbare ruimte (bron: K. Karimi, presentatie INTI seminar 2007)

is het bruikbaar om voor compleet nieuwe ontwikkelingen globale uitspraken te doen over toekomstige verkeersstromen en daarmee samenhangende ontwikkelingen.

Door terugkerende patronen te vertalen in een patronentaal in combinatie met zogenaamde *shape grammars* kunnen stedenbouwkundigen en planners een beter idee krijgen van de gevolgen van interventies in de stedelijke opzet. De hiervoor ontwikkelde modellen zijn echter vaak nog gebaseerd op handwerk omdat de benodigde computermodellen nog niet ver genoeg ontwikkeld zijn. Wel is deze 'verbeeldende' manier van denken erg verhelderend, niet

alleen voor de ontwerper zelf maar ook voor de communicateerbaarheid van de gemaakte keuzen. Space syntax is een veelbelovende benadering met de potentie om bestaande simulatiemodellen op cruciale aspecten aan te vullen.

Serious gaming toepassingen

Serious gaming (Guy e.a., 2005) is het gebruik maken van speltechnieken om bijvoorbeeld stakeholders in het planningproces dichter bij elkaar te brengen. *Serious games* hebben om de participatie te bevorderen wel de intentie om te vermaken maar stellen een vooraf bepaald leereffect als doel. Het kunnen gewone

spellen en computerspellen zijn, bijvoorbeeld de hierboven besproken modellen. In een serious game kunnen actoren zelf actief deelnemen aan de simulatie. Ze spelen een spel waarin ze moeten onderhandelen, beslissingen moeten nemen of een opdracht moeten vervullen. Door de ervaring ontwikkelt de deelnemer een gevoel voor zijn eigen doelen en mogelijkheden binnen de gezamenlijke context. Dit kan zorgen voor onderling begrip maar ook voor onverwachte inhoudelijke lessen, bijvoorbeeld dat samenwerken kan leiden tot win-win situaties of juist tot het inzicht dat de juiste intenties bij de stakeholders toch negatieve effecten hebben.

Op de openingspagina van dit artikel is een voorbeeld te zien van een klassieke spelvorm. Het gemeenschappelijke doel is hier het verminderen van het niveau van CO₂-uitstoot, dat wordt gesymboliseerd door de hoogte van de hoepel. Tegelijkertijd mag geen van de deelnemers het contact met de hoepel verliezen. Ondanks de eensgezindheid om het doel te bereiken schiet de hoepel omhoog: de twee gestelde eisen conflicteren met elkaar waardoor het doel niet bereikt kan worden. Het leereffect is dat het groepsdoel, het laten zakken van de hoepel, conflicteert met de individuele belangen, namelijk contact houden met de hoepel. Deze paradox komt voor in veel onderhandelingsituaties.

Serious gaming is interessant voor planning omdat het belangrijke actoren bij elkaar kan brengen en gezamenlijk kan laten leren. Het kan tevens als instrument dienen voor het toepassen van geavanceerde technieken. Dit is vooral belangrijk in vroege fases van planvorming waarin

naar gemeenschappelijke doelen moet worden gezocht.

Stand van zaken en uitdagingen

In dit artikel is een schetsmatig overzicht gegeven van de vraagstukken van new towns en interessante modellen voor toepassing in de planningspraktijk. Deze modellen kunnen ondersteuning bieden aan planners en stedenbouwkundigen die voor de uitdaging staan om new towns te ontwerpen of ingrepen in bestaande new towns te plegen. Daarbij bestaat er vaak een discrepantie tussen bestaande modellen enerzijds en de wensen en vaardigheden in de praktijk anderzijds. Dit komt deels doordat de twee partijen, modelmakers en gebruikers, elkaar niet volledig begrijpen. Om dit probleem te overkomen kan worden gedacht aan drie oplossingsrichtingen.

Er zal getracht moeten worden om een beter gestructureerde iteratieve dialoog te laten plaatsvinden tussen planners en modelmakers. Dit is vooral van belang om modellenmakers te laten leren in welke context de modellen gebruikt moeten worden. Hierbij valt te denken aan planningsdynamiek, vaardigheden van potentiële gebruikers en relevante planningsvraagstukken om te ondersteunen. Met dit inzicht kan een modelmaker bijvoorbeeld een betere afweging maken met betrekking tot de complexiteit van het model.

Verder is het raadzaam een gezamenlijke database op te zetten van bestaande relevante modellen en hun karakteristieken om het gebruik van modellen in de praktijk te bevorderen. Een dergelijk

overzicht zorgt ervoor dat modelmakers elkaar kunnen aanvullen en gezamenlijk tot betere instrumenten kunnen komen. Daarnaast kan een dergelijk overzicht dienen als bron voor planners en stedenbouwkundigen die kennis willen nemen van mogelijk interessante modellen.

Een laatste oplossingsrichting heeft te maken met de relatie tussen stedenbouwkundige ontwerpen en simulatiemodellen. Ontwerpen zijn vaak gebaseerd op creatieve ingevingen en analogieën/metaforen die moeilijk zijn te modelleren. Het is van belang om gebruik te maken van de sterke kanten van de simulatiemodellen én de sterke kanten van de ontwerper, die op basis van een Fingerspitzengefühl met oplossingen kan komen die in simulatiemodellen ondenkbaar, maar wel wenselijk zijn.

Kortom, het is van wezenlijk belang dat er bruggen worden geslagen tussen twee uiteenlopende disciplines. Hierbij moet gezocht worden naar de sterke punten van beide disciplines om elkaar aan te vullen. Gebruikers en modelmakers zullen samen gestimuleerd moeten worden om de bestaande wetenschappelijke inzichten uit simulatiemodellen om te zetten in relevante planningskennis.

Marco te Brömmelstroet (marco@transport-planning.eu) en Egbert Stolk (e.h.stolk@tudelft.nl) zijn als promovendi werkzaam bij respectievelijk onderzoeksinstituut AMIDSt aan de Universiteit van Amsterdam en bij de afdeling Urbanism aan de Technische Universiteit Delft.

Literatuur

Batty, M. (2005) *Cities and Complexity: Understanding Cities with Cellular Automata, Agent-Based Models, and Fractals*. MIT Press, Boston

Berg, J., S. Franke & A. Rijndorp (red.) (2007) *Adolescent*

Almere. Hoe een stad wordt gemaakt, NAI, Rotterdam

Davoudi, S. (2006) 'Evidence-Based Planning: Rhetoric and Reality', *disP*, nr. 165, p. 14-24

Guy, B., N.J. Bidwell & P. Musumeci (2005) *Gameplan: Serious Gaming for Place Making*, ACM conference, Sydney

Hopkins, L.D. & M.A. Zaphra (red.) (2007) *Engaging the Future: Forecasts, Scenarios, Plans, and Projects*, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, MA

INTI (2007) www.newtowninstitute.org, 01-10-2007

Miller, J.H. & S.E. Page (2007) *Complex Adaptive Systems: An Introduction to Computational Models of Social Life*, Princeton University Press, Princeton

Nes, A. van (2005) 'Space syntax: meten aan de ruimte',

Rooilijn, jg. 39, nr. 2, p. 69-75

Portugali, J. (2000) *Self-organization and the city*, Springer, Berlin

Vonk, G. (2006) *Improving Planning Support: the Use of Planning Support Systems for Spatial Planning*, KNAG, Utrecht

Marina Meeuwisse

De stad anders 'lezen'



Stadskamer in Pendrecht, Rotterdam Zuid (alle foto's Marina Meeuwisse)



Stadskamer in het Oude Noorden, Rotterdam



Zachte stad in Bloemhof, Rotterdam Zuid



Zachte stad Weena, Rotterdam Centrum

“Met bouwen voor buurten ontstaan geen prachtwijken”, schrijven Wim Ostendorf en zijn collega’s in NRC-Handelsblad op 9 oktober 2007. De ervaring leert dat stadsvernieuwing en het grotestedenbeleid niet tot gewenste sociale veranderingen heeft geleid. Dat komt omdat er weinig fundamenteel onderzoek is gedaan naar de wisselwerking tussen fysieke herstructurering en de sociale situatie. Het is tijd om de stad anders te lezen en een andere taal te gebruiken. Een taal die mogelijkheden biedt om de sociaal-culturele betekenis die stedelingen aan de stedelijke ruimten toekennen beter te begrijpen en te verklaren.

De openbare ruimte moet plaats bieden aan de complexe gang van het maatschappelijk leven. Die is vaak ondoorgrondelijk en vooral ook onvoorspelbaar. Die ondoorgrondelijke onvoorspelbaarheid is wellicht de centrale kwestie voor de sociale agenda die gehanteerd wordt bij fysieke herstructurering. Dat heeft onder andere te maken met het verschil in tijdshorizon tussen fysieke vraagstukken en sociale onderwerpen. Fysieke interventies worden lang van te voren gepland en kennen een levensduur van minimaal 50 jaar, terwijl sociale interventies meer ingrijpen op het hier en nu van het dagelijks bestaan. De betekenis van de tijdshorizon van

de fysieke planning wordt duidelijk in een publicatie van Reijndorp e.a. (1998) naar buitenwijken, die in het begin jaren negentig van de vorige eeuw zijn gebouwd: “De kritiek op de opzet en vormgeving van nieuwe buitenwijken is vooral gericht op de monofunctionaliteit, de sociale homogeniteit, het gebrek aan publiek domein, het gemis aan identiteit en de architectonische eenvormigheid. (...) het ruimtelijk beleid kent een hoog moralistisch gehalte, maar of het werkt is een tweede” (Reijndorp e.a., 1998, p. 260-261). Volgens hen is stedelijkheid in de eerste plaats een sociaal-cultureel fenomeen. Stedelijkheid is een mentale constructie, een idee van de stad en het stedelijk leven. Als het zo is dat mentale constructies stedelingen motiveert om zich in specifieke delen van de stad te bewegen of er zich te huisvesten, dan is het nodig om de stad anders te lezen.

In een analyse naar het publieke domein schrijven Hajer & Reijndorp (2001, p. 15) “Een nieuwe conceptuele taal waarmee we kansen en bedreigingen kunnen articuleren, problemen en oplossingen op een andere manier kunnen zien, kan helpen in een nieuwe benadering van het publieke domein”. Ook deze uitspraak onderschrijft dat ons huidige onderzoeksarsenaal zijn beperkingen kent. Het is hoog tijd voor een taal die mogelijkheden biedt om de sociaal-culturele betekenis die stedelingen aan de stedelijke ruimten toekennen beter te begrijpen en te verklaren. Een belangrijke bijdrage in het formuleren van die nieuwe taal is te vinden in de ecologische psychologie. Volgens deze benadering is er sprake van interdependentie tussen omgeving en gedrag. De omgeving beïnvloedt het gedrag en omgekeerd beïnvloedt het gedrag weer de omgeving. Onderzoek vanuit deze discipline geeft inzicht in de effecten van fysieke ingrepen op de sociale kwaliteit in buurten. Deze andere manier van lezen van de stad stimuleert samenwerking tussen disciplines die ‘verstand van steden hebben’.

Om de stad gezamenlijk te kunnen lezen moet de ‘harde stad’, de gebouwde stad van architecten en stedenbouwkundigen,

worden verbonden aan de 'zachte stad', de stad van sociaal geografen en sociologen. Die verbinding kan worden gemaakt door middel van de 'intrinsieke stad', de stad die zich in de hoofden van mensen genesteld heeft. De harde stad, de fysieke ruimte, de gebouwen en de ordening van straten en pleinen, wordt gelezen als 'stadskamers', die begrensd wordt door onze waarneming. Vanuit dat perspectief wordt gekeken naar de zachte stad, het sociale theater in de stad. Deze stad wordt gelezen als 'podium', met stedelingen als figuranten in een theater met elk een eigen rol. De intrinsieke stad vertegenwoordigt de samenhang tussen omgeving en gedrag.

Identiteit en de harde stad

De stad kan verwarrend zijn. Bouwwerken zijn niet altijd in staat duidelijk te maken welke gevoelens zij bij stedelingen opwekken. Wie door een stad wandelt, treft verhalen aan die verstopt zijn in details, vormtaal en ritme van de gebouwde stad. Zonder het bewust te weten, activeren deze verhalen gevoelens over de eigen identiteit en opvattingen. Het is alsof de stedebouwer de stedeling wil laten instemmen met de toegepaste taal van het concept dat in het ontwerp wordt uitgedrukt. Er zijn huizen met voorname voordeuren, die verhalen over de status van haar bewoners. Glimmend gepoetste koperen naamplaten en een deftige stoep onderstrepen dit haast ongemerkt. Er zijn straten waarvan het decor vertelt wat er in voorgaande eeuwen is voorgevallen. Eenvoudige woningen, met kleine ramen, samengepakt in een straat die vertellen over havenarbeiders uit het industriële tijdperk. Of ruime lanen en singels met statige villa's, waar de notabelen van de stad hebben vertoefd. En er zijn buurten waar men voor verrassingen kan

komen te staan, waar de sfeer van vergane glorie door achterstallig onderhoud wordt geproefd. Kortom, de identiteit van de harde stad is een aaneenschakeling van geïllustreerde betekenissen.

Zachte stad

De Wijs-Mulkens (1999) wijst er in haar studie naar de betekenis van de variatie in woongebieden in Nederland voor de bewoners op, dat bewoners hun woning en de buurt selecteren op basis van de symbolische betekenis die de buurt en de woning voor hen hebben. Die symbolische betekenis is gebaseerd op culturele vooronderstellingen. Het uiterlijk van gebouwen en de infrastructuur, de huizen samen met de straten, 'vertellen een verhaal'. Alsof de stad een decor is, zoals in het theater en in films. Deze symbolische betekenis is gebaseerd op ervaring, kennis over hoe mensen zichzelf presenteren. Kennis over buurten, over welke mensen men waarschijnlijk in bepaalde buurten kan tegenkomen en welke mensen er beslist niet zullen wonen. Zo wordt de keuze voor een woning gerelateerd aan de identiteit die men zichzelf toekent en het imago dat een buurt heeft. Leefstijlpatronen blijken zo ruimtelijk uitgesorteerd te zijn, omdat stedelingen het decor selecteren dat bij hen past. Inwoners uit wijken met een negatief imago, zullen een heel ander verhaal van de stad vertellen dan inwoners uit wijken die een sterk positief imago hebben. Multiculturalisme en sociale problematiek kunnen ervoor zorgen dat een dergelijke buurt nog meer onder druk komt te staan. Van de bewoner, die de mogelijkheden heeft gehad te kunnen kiezen, mag men dus veronderstellen dat hij past in het decor van de buurt.

Als het zo is dat de symboliek van een stad bepaald gedrag activeert, dan impliceert dit dat fragiele wijken, of buurten die als '*no-go-areas*' worden gezien en die te maken hebben met een negatief imago, een negatieve invloed op het gedrag van mensen zullen hebben. Met andere woorden: de taal van de 'fysieke herstructurering' kan wel degelijk invloed hebben op het gedrag van bewoners in een buurt. Het is echter onbekend welke factoren dat zijn. Op grond van welke verschijningsvormen de betekenisverlening aan bepaalde buurten worden toegekend is onvoldoende bekend.

Elke straat, elke buurt kent haar eigen betekenisverlening, dat heeft Italo Calvino (1981) al eens in 55 verhalen over Venetië beschreven. Bij elk verhaal ziet ook de ontwerper elke keer een andere stad. Dit idee biedt de mogelijkheid om een relatie te onderzoeken tussen de harde stad en de zachte stad. De zachte stad wordt ingevuld door de stedelingen, zij zijn de figuranten op een podium. Zij bepalen mede de betekenisverlening van een buurt. In dit theater krijgen mobiliteitspatronen betekenis op basis van de 'onbewuste mentale logica' die wordt geactiveerd. Gekeken wordt naar de samenstelling van het 'kapitaal' van stedelingen. Dit kapitaal bestaat uit economisch kapitaal (geld en onroerende goederen), cultureel kapitaal (kennis, vaardigheden, opleiding) en sociaal kapitaal (relaties en netwerken). Deze benadering geeft mogelijkheden om onderzoek te doen naar waarnemingen, interpretaties van stedelingen in de fysieke ruimte, in relatie tot hun bestaande kennis. Zo kan men begrijpen welke mobiliteitspatronen worden waargenomen en welke figuranten daarin participeren. Verklaringen aan de hand van inzichten uit onderzoek naar de

'stad in ons hoofd', leggen een relatie tussen de individuele identiteit van de stedeling en die van de stedelijke ruimte. Zo is in het Oude Noorden in Rotterdam een straat met arbeiderswoningen uit de jaren twintig gerenoveerd. Drie voormalige arbeiderswoningen zijn samengevoegd tot een herenhuis van vier etages, met achtertuin. Het is nu een straat waar voornamelijk HBO-ers en academici wonen. De straat is groen want bijna alle bewoners hebben een geveltuin aangelegd. Een oorspronkelijke bewoner, geboren en getogen in de straat, is er na renovatie weer komen wonen. Zij voelt er zich echter niet meer thuis, omdat de straat een andere symboliek vertegenwoordigt.

Intrinsieke stad

Waar Calvino de nadruk legt op de stedeling als figurant in het decor, gaat Alain De Botton (2006) verder. Hij stelt dat de architectuur er is om ons te helpen herinneren wie we zijn en wat we belangrijk vinden. Zo is het Weena in Rotterdam een presse-papier die de herinnering aan het bombardement uit 1940 op zijn plaats moeten houden. Ontworpen objecten en architectuur geven ons een indruk van de psychologische en morele opvattingen die in een stad belangrijk worden gevonden. Zo is de inrichting van de stedelijke ruimte te vergelijken met de manier waarop wij onze woning inrichten: het behang, de bank, een schilderij, het zijn de objecten die herinneren aan onze identiteit. Architectuur kan opvattingen vastleggen, uitvergroot en verduurzamen, waardoor een reeks emotionele patronen min of meer permanent toegankelijk wordt. De stedelijke ruimte kan zo worden opgevat alsof de gebouwen daarin personages zijn die een psychologische en morele boodschap vertellen.

Belevingscartografie

Tijdens een stadswandeling passeren we verschillende gebouwen. Samen vormen zij een 'stadskamer', een stedelijke ruimte die begrensd wordt door waarneming. De gevels zijn wanden en het behang van een stadskamer en de bestrating is de vloerbedekking. Een stadswandeling is in feite een aaneenschakeling van telkens andere visuele informatie, die betekenis krijgt door subjectieve interpretaties. Deze subjectieve interpretaties liggen opgeslagen in het impliciete geheugen (Schacter, 1996). Het is kennis die getypeerd kan worden als 'kennis waarvan we niet weten dat we het weten'. De in dit geheugen opgeslagen kennis, waarvan men zich feitelijk niet bewust is, is een gids bij alledaagse handelingen. Dit geheugen wordt geactiveerd door middel van 'visuele instructies'. Vanuit dit perspectief is een stadswandeling een opeenvolgende serie 'visuele instructies', waardoor specifieke onbewuste geheugenelementen worden geactiveerd. Die onbewuste herinneringen vormen samen de betekenisverlening die aan de gebouwde omgeving wordt toegekend. Dit fenomeen wordt de 'intrinsieke stad' genoemd, de stad die zich in het hoofd heeft genesteld.

In welke mate deze betekenisverlening een belangrijk sturingsmechanisme is voor gedrag in de stedelijke ruimte, is te onderzoeken door stadskamers te fotograferen en stedelingen te vragen naar betekenisverlening. Het onderzoeksmateriaal kan worden geselecteerd op basis van het gedachtegoed van Bourdieu (1984). Hij veronderstelt dat smaak, als subjectieve betekenisverlening, gekoppeld is aan sociale klasse. Er wordt aangenomen dat de symboliek van de gebouwde omgeving een weergave is van de

culturele veronderstellingen van bepaalde groepen in de samenleving. Zo kunnen ook uitspraken worden gedaan over de oorzaken van de ruimtelijke verdeling van leefstijlen.

Een stadskamer is ook publiek domein, een podium, met de gebruiker als figurant. Ook figuranten activeren onbewuste geheugenelementen. Zij bepalen het theater in de stad, zij zijn het kijkspel van sociale activiteit in een buurt; de 'zachte stad'. Van jongs af aan leert men zich te verplaatsen in zo'n decor: van de ene plek naar de andere plek, elk met hun eigen regels en wetten. Eerst binnen de familie, dan op school: "Je bent hier niet thuis, weet je". Later in de fabriek of op kantoor: "Je zit hier niet op school, begrijp je". En soms in de bioscoop of de tram: "Ik ben hier niet op mijn werk" (Deleuze, in Levin e.a., 2002). Zo wordt spelenderwijs en zonder veel woorden, geleerd wat burgers behoren te weten en hoe men zich op een dergelijke plek dient te gedragen of zou kunnen gedragen. Het onderzoek van Reijndorp e.a. (1998) illustreert dit. Zij schrijven dat het eigen gezicht van een buurt een weerspiegeling is van het collectieve weefsel dat bewoners samenstellen door een interactie van subjectieve interpretaties en handelingen. Door al wandelend woningen, tuinen en automerken te bekijken verschaffen bewoners zich een beeld van de sociale omgeving. Dan is een wandeling een collectief ritueel, waarbij de levensstijl van anderen wordt bekeken en vergeleken.

De grammatica vertaald

Wat gebeurt er nu als een plek of een gebouw ontworpen wordt? Eerst zal de opdrachtgever bedenken wat het idee bij het gebouw is. Met een dergelijk 'idee'

gaat hij samenwerken met de architect. Vervolgens wordt een 'virtuele wereld' ontworpen, een voorstelling van de wereld op basis van dat idee. Het ontwerpen van een fysieke ruimte kan worden opgevat als het van te voren construeren van een decor waarin mensen later figureren. Het ontwerpproces van een dergelijke fysieke ruimte heeft met drie elementen te maken (Lynch & Hack, 1984): De ontwerper gaat uit van denkbeeldige patronen van activiteit. Een patroon van activiteit is de menselijke ervaring in een ruimte: kijken, luisteren, ruiken en voelen en de betekenis daarvan. Met andere woorden: zintuiglijke informatie in relatie tot het appèl op ons geheugen. De ontwerper houdt rekening met patronen van circulatie, mensen die passeren, fietsers, autoverkeer. En dan is er de vormgeving, de ordening of het uiterlijk die denkbeeldige patronen van activiteit en circulatie ondersteunt of stimuleert. In deze 'fysieke' beschrijving is de taal die wordt voorgesteld eenvoudig te herkennen. De intrinsieke stad kan worden teruggevonden in de 'veronderstelde patronen van menselijke activiteit'. De zachte stad is te vinden in 'patronen van circulatie' en in de vormgeving, de ordening of het uiterlijk dat veronderstelde patronen ondersteunt of stimuleert.

Bovenstaand betoog opent de mogelijkheid voor onderzoek naar de interactie tussen menselijk gedrag en de inrichting van de stedelijke ruimte. Het biedt de mogelijkheid om de sociale en culturele betekenis die stedelingen aan de stedelijke ruimten toegekennen beter te begrijpen, te verklaren en te hanteren. Beginnend vanuit de 'harde stad', de fysieke ruimte van gebouwen, straten en pleinen, wordt gekeken naar de 'zachte stad', het theater in de stad en de

'intrinsieke' ruimte, de stad in ons hoofd of de betekenis die mensen toekennen aan de stedelijke ruimte. Een dergelijk onderzoek kan de besluitvorming sterk beïnvloeden. Zo is het mogelijk om nog voordat er plannen gemaakt worden voor fysieke herstructurering, al een idee te hebben van de mogelijke effecten op de sociale agenda van een wijk.

Marina Meeuwisse (m.meeuwisse@hro.nl) werkt als senior onderzoeker bij de Kenniskring Opgroeien in de Stad van de Hogeschool Rotterdam en is experimenteel psycholoog, mediapedagoog, cultureel werker en fotograaf.

Literatuur

- Bourdieu, P. (1984) *Distinction: A Social Critique of the Judgement of Taste*, Harvard University Press, Cambridge, MA
- Calvino, I. (1981) *De onzichtbare steden*, Uitgeverij Bert Bakker, Amsterdam
- Botton, A. de (2006) *De architectuur van het geluk*, Uitgeverij Atlas, Amsterdam, Antwerpen
- Wijs-Mulkens, E. de (1999) *Wonen op stand, lifestyles en landschappen van de culturele en economische elite*, Het Spinhuis, Amsterdam
- Hajer, M. & A. Reijndorp (2001) *In search of new public domain. Analysis and Strategy*, NAi Publishers, Rotterdam
- Levin, T.Y., U. Frohne & P. Weibel (2002) *CTRL [SPACE]: Rhetorics of Surveillance from Bentham to Big Brother*, The MIT Press, Cambridge, MA
- Lynch, K., & G. Hack, (1984) *Theory of Landscape and Architecture: Site design*, University of Pennsylvania Press,
- Ostendorf, W., S. Musterd & W. van Gent (2007) 'Prachtwijken, maar voor wie?', *NRC-Handelsblad*, 9 oktober
- Reijndorp, A., V. Kompier, S. Metaal, I. Nio & B. Truijens (1998) *Buitenwijk, stedelijkheid op afstand*, NAi Uitgevers, Rotterdam
- Schacter, D. (1997) *De kunst van het geheugen. De herinnering, de hersenen en de geest*, Uitgeverij Anthos, Amsterdam

Restlan Aykaç



Vliegtuiggeluid en welvaart in Istanbul, Budapest en Zürich

De waarde die mensen toekennen aan rust en ruimte hangt samen met de materiële welvaart. De hindertolerantie neemt af met een toename van de welvaart. Dit kan worden geïllustreerd aan de hand van de ervaringen met geluidshinder rondom de luchthavens van Istanbul, Budapest en Zürich. De vraag is wat de ervaringen met deze luchthavens betekenen voor de discussie rond Schiphol en vooral of Schiphol wel weggkomt met 'groei mogelijk, mits binnen bestaande geluidsnormen' zoals in het coalitieakkoord is vastgelegd.

De geluidshinder die men ervaart hangt af van individuele en groepskenmerken. Op individueel niveau spelen persoonskenmerken, type huishouden en woonsituatie een rol bij geluidshinder (Gordijn e.a., 2006). Zo blijkt leeftijd een van de belangrijkste variabelen te zijn. Hinder van geluid neemt toe met iemands leeftijd. Gezinnen met kinderen ondervinden vaker overlast. Er bestaat een significante invloed van de mate van isolatie van de woning en het bezit van een tuin op de ondervonden hinder.

Ook op nationaal niveau kan sprake zijn van verschillen in geluidshinder. Zo stelt het CPB (2000) dat naarmate de materiële welvaart stijgt, de waardering voor zaken als ruimte en stilte toeneemt. Ook Navrud (2002) komt tot deze conclusie. Hoe wordt in een drietal landen met verschillende welvaartsniveaus omgegaan met geluidshinder door luchtvaart? Deze vraagstelling wordt uitgewerkt aan de hand van de cases Istanbul, Budapest

en Zürich. Wat levert deze buitenlandse excursie op voor de discussie rond Schiphol?

Istanbul

Istanbul Atatürk International Airport is de grootste luchthaven van Turkije en is in overheidshanden. Het aantal vluchten is de laatste jaren fors gestegen, mede als gevolg van de groei van de welvaart en de toename van het aantal toeristen. Telde de luchthaven in 2002 nog ruim 160.000 vluchten, drie jaar later is het aantal gestegen tot bijna 220.000, een groei van ruim een derde. Deze ontwikkeling stemt de luchthaven optimistisch over de toekomst. De Turkse overheid ziet de luchthaven als een middel om de economie van het land te stimuleren. De groei van de luchthaven wordt dan ook bevorderd en gefaciliteerd. In 2004 is de luchthaven uitgebreid en gemoderniseerd om de verwachte groei op te vangen. Verder investeert de overheid zelf in de ontwikkeling van de luchtvaartsector.

De toename van het luchtverkeer en de bebouwing doen vermoeden dat de luchthaven meer overlast is gaan veroorzaken. Maar er is niets bekend over geluidsklachten, monitoring of behandeling van klachten. De literatuur vermeldt alleen problemen die betrekking hebben op de capaciteit van de luchthaven. In de wetenschappelijke literatuur wordt mondesmaat ingegaan op de noodzaak van een omgevingsbewuste managementbenadering van luchthavens (Korul, 2003). Er zijn geen aanwijzingen dat de luchthavenautoriteiten geluidsoverlast op de agenda hebben gezet. Vliegprocedures om de geluidsoverlast te beperken worden nauwelijks gehanteerd. De enige maatregel om geluidsoverlast te beperken bestaat uit het zo snel mogelijk opstijgen en landen van vliegtuigen. In tegenstelling tot wat de luchthaven beweert, namelijk een milieuvriendelijk beleid te voeren, is er op het gebied van geluidsoverlast niets geregeld.

Op nationaal niveau bestaan richtlijnen over de toegestane geluidsbelasting van bestemmingen. Het komt er op neer dat

dicht bij de luchthaven geen openbare voorzieningen toegestaan zijn zoals scholen of ziekenhuizen. Onduidelijk is echter of en in hoeverre aan deze richtlijnen gevolg wordt gegeven. Uit de ruimtelijke situering blijkt dat bebouwing praktisch tegen de luchthaven aan ligt. De waarde van de richtlijnen is daarom twijfelachtig.

De luchthaven ligt in Istanbul's deelgemeente Bakirköy. Deze lijkt zich er wel van bewust dat er een geluidsprobleem is. Bakirköy zou twee projecten starten om het probleem te verkennen en geluidsmetingen te doen, maar door een economische crisis en door vervroegde verkiezingen zijn deze op de lange baan geschoven. De deelgemeente heeft in 2002 wel een opdracht gegeven voor het vervaardigen van geluidskaarten voor het lokale ruimtelijke plan. Op deze geluidskaart onderscheidt de deelgemeente een zone die geschikt is voor woningen, kantoren, hotels, en industrie, mits de gebouwen erg goed geïsoleerd zijn. Daarnaast is er een zone die geschikt is voor openlucht recreatie en lichte industrie, wederom met goede isolatie. Alhoewel de kaart al weer enkele jaren beschikbaar is, laat de uitvoering op zich wachten. De urgentie voor een snelle uitvoering lijkt afwezig.

Budapest

Budapest Feryhegy Airport heeft een vergelijkbare capaciteit als de luchthaven van Istanbul. Het is met twee banen en twee terminals de grootste luchthaven van het land. Per jaar kan het 350.400 vliegbevingen verwerken. Momenteel wordt de luchthaven geëxploiteerd door British Airport Authority (BAA), het bedrijf dat ook Engelse luchthavens exploiteert. BAA is voor 75 procent eigenaar en heeft in 2006

voor 1,94 miljard euro het recht gekocht om de luchthaven 75 jaar lang te exploiteren. De Britse luchthavenondernemer is inmiddels zelf opgekocht door het Spaanse Ferrovial en heeft Feryhegy doorverkocht aan het Duitse Hochtief. Hochtief exploiteert ook de luchthavens van Athene en Düsseldorf.

De snelle economische groei van Hongarije, met een verdubbeling van de koopkracht tot 16.000 euro in het laatste decennium, heeft zich vertaald in een toename van het aantal vluchten van en naar Budapest. In 2004 is een groei bereikt van 28,6 procent voor passagiers en 20,3 procent voor vrachten opzichte van het voorgaande jaar. In 2005 was de groei respectievelijk 25 en 13 procent. Opmerkelijk is de groei van passagiers die gebruik maken van *low cost carriers*. Volgens de luchthaven is de groei in 2005 ten opzichte van 2004 bijna 170 procent.

Niet alleen de overheid, maar ook de luchthaven is ambitieus. Feryhegy moet groeien en de grootste luchthaven van de Centraal-Europese regio worden. De directie van de luchthaven verwacht binnen vijf of zes jaar de grens van twaalf miljoen passagiers te bereiken. De Hongaarse overheid heeft grootse plannen met de luchthaven: Feryhegy zou een hub moeten worden voor Centraal Europa. Aan groei wordt dan ook groot belang gehecht. Volgens de minister van Economische Zaken zou één miljoen passagiers extra ongeveer drieduizend nieuwe banen creëren. De groei zou zich zodanig moeten voortzetten dat in 2020-2025 een aantal van 25 miljoen passagiers wordt bereikt. De overheid vergeet de milieueffecten niet. Zij verordonneert in de *Hungarian Transport Policy 2003-*

2015 (Ministry of Economic Affairs and Transport, 2004) een geavanceerd geluidsmonitoringssysteem en maatregelen om woongebieden te beschermen, zo blijkt uit een studie in opdracht van de EU (2005). De omvang van de geluidsoverlast is niet duidelijk. De luchthaven zelf zegt weinig klachten te krijgen. In de tweede helft van 2005 zouden slechts 191 klachten zijn ingediend. Klachten kunnen echter ook bij de gemeente worden gemeld en daar heeft de luchthaven geen zicht op. Ook heeft de luchthaven volgens de gemeente een geluidscontour die de afgelopen jaren verschillende malen is vernieuwd. Maar de luchthaven beweert er geen te hebben en momenteel juist druk bezig te zijn om er een vast te stellen. Door de onduidelijkheid rondom contouren is het niet bekend hoeveel mensen hinder ondervinden van geluid. Waarschijnlijk strekt de overlast zich op dit moment ruimtelijk uit over een groter gebied omdat het vluchtpatroon is gewijzigd. Bovendien zal het aantal bewoners dat hinder ondervindt zijn toegenomen omdat het aantal vluchten is gestegen. Uit de eerder aangehaalde studie van de EU (EU, 2005) blijkt dat er jaarlijks ongeveer 200 klachten binnenkomen bij het 'green number' van de luchthaven waar burgers naartoe kunnen bellen als ze vragen en klachten hebben over het geluid.

De aandacht voor de geluidsproblematiek lijkt in Budapest een hogere plaats op de agenda te hebben dan in Istanbul. Zowel de luchthaven als de overheid erkennen dat vliegtuigeluid een groot probleem is. Tot voor kort probeerde de luchthaven op verschillende wijze de pijn van geluidsoverlast te verzachten. Voorbeelden hiervan zijn snelle taxibanen, geluidswallen en een aparte ruimte voor de vliegtuigen om proef

te draaien en geluidsheffing voor vliegtuigen die een bepaalde norm overschrijden. Die heffing wordt ingezet om de leefkwaliteit van de burens van de luchthaven te verbeteren en om het geluid te verminderen. Maatschappelijke organisaties en bewoners blijken zich overigens wel steeds meer te laten horen over geluidsoverlast.

De luchthaven neemt het initiatief om de geluidsproblematiek integraal te benaderen. Naast concrete stappen als de richting waarin wordt aangevlogen of opgestegen, wil het management tevens de mening horen van verschillende partijen, zoals de omwonenden van de luchthaven, de luchtvaartmaatschappijen en de overheid. De luchthaven probeert hiermee een draagvlak te creëren voor de te treffen maatregelen.

De nationale overheid had al in 1997 per decreet regels opgesteld om de geluidsproblematiek bij luchthavens te beheersen (EU, 2005). De recentere nota Hungarian Transport Policy 2003-2015 (Ministry of Economic Affairs and Transport, 2004) onderstreept opnieuw het belang van het thema geluidsoverlast. Net als in Istanbul bestaan ook in Budapest richtlijnen over de toegestane geluidsbelasting. Ook hier is echter onduidelijk in welke mate deze richtlijnen harde grenzen zijn.

Zürich

De luchthaven van Zürich is qua capaciteit vergelijkbaar met de andere twee luchthavens. Zürich Airport beschikt over drie banen die in een vallei liggen, aan drie zijden omgeven door heuvels. Alleen de noordzijde is overwegend vlak. Door deze geografische ligging vonden de vluchten tientallen jaren plaats vanuit het

noorden over Duits grondgebied. Echter, door de opzegging van het verdrag door Duitsland dat het vliegen over het Duitse luchtruim regelt, moeten vliegtuigen sinds 2000 gedurende bepaalde periodes de zuidelijke aanvliegeroute (Südanflug) gebruiken. Deze route leidt de vliegtuigen over dichtbebouwde gebieden met als gevolg extra geluidsoverlast. De kantonale overheid en de luchthaven proberen een manier te vinden om de vliegtuigen over minder dichtbevolkte gebieden te leiden, maar tot op heden zonder resultaat.

Het luchtverkeer op Zürich Airport liet lange tijd een sterke groei zien, maar in 2001 ging het mis. Door de terroristische acties in september 2001 en door het faillissement van Swissair in oktober 2001 treedt een periode van neergang in. Swiss is de opvolger van Swissair en is in volledig eigendom van Lufthansa. Pas op 1 april 2002 konden de vluchten weer worden hervat. De neergang van de *home carrier* heeft vier jaar lang grote consequenties gehad voor de luchthaven. Pas in 2005 heeft Zürich weer een gemiddelde groei van vier procent. Van de dertig miljoen passagiers, waar in 2000 nog van werd uitgegaan, is nu geen sprake; de teller blijft steken op achttien miljoen.

De luchthaven kent grote geluidsoverlastproblemen. Deze zijn in belangrijke mate te wijten aan de Südanflug. Verschillende groepen laten zich in georganiseerd verband in met het geluidsprobleem: burgers en verenigingen waar zelfs gemeenten in de omgeving lid van zijn. Meer dan 300.000 mensen zouden getroffen worden door geluidshinder. In haar milieुरapportage geeft de luchthaven aan dat het in 2005 ruim 5.000 geluidsgelateerde klachten heeft ontvangen en het jaar daarvoor

6.000. Gedupeerden hebben bij het Kanton van Zürich een voorstel ingediend voor een 'realistisch burgerluchtvaartbeleid' (Plafonierungsinitiative), waarin ze een beperking eisen van maximaal 250.000 vliegbewegingen per jaar. Daarnaast eisen ze een verlenging van de nachtsluiting tot minstens negen uur 's ochtends. De luchthaven is hier fel op tegen. Het voorstel zou in tegenspraak zijn met de wens de luchthaven verder te ontwikkelen conform de vraag. De luchthaven stelt verder dat andere internationale luchthavens niet worden geconfronteerd met een dergelijke eis.

Toch lijkt de luchthaven de geluidsproblematiek wel serieus te nemen. De luchthaven heeft een systeem dat zowel de vliegpaden als het geluid permanent kan monitoren. In 2006 werd overgestapt op een ander systeem van vliegpadmonitoring en geluidsmeting. De luchthaven heeft een uitgebreid pakket maatregelen genomen om het geluid te beperken. Het landen en opstijgen zijn minutieus voorgeschreven, zowel de manier waarop het vliegtuig gebruik moet maken van de baan als de hoeveelheid toegestane stuwkracht. Ook zijn proefdraaien en het gebruik van de hulpmotor aan beperkingen onderhevig. Verder zijn de banen gesloten in de nachtelijke uren van half een tot en met half zes en vanaf half elf 's avonds zijn beperkingen opgelegd aan het aantal vluchten. De banen zijn bovendien gesloten op een aantal Duitse feestdagen vanwege beperkingen die Duitsland aan het gebruik van zijn luchtruim stelt. Sinds 2001 loopt een programma met als doel de woningen die in een aangewezen geluidsisolatiezone liggen voor 2010 te isoleren. Dit in het kader van grenswaarden die in 2001 zijn vastgesteld. Tot nu toe zijn ongeveer 1.200 woningen



voorzien van geluidswerende ingrepen. De uitgaven voor de isolatie worden betaald uit een fonds dat wordt bekostigd uit de geluidsheffingen volgens het 'de vervuiler betaalt-principe'.

De luchthaven doet verder opvallend veel aan communicatie. Zo verschijnt jaarlijks een milieuraapportage, waarin geluid een prominente plaats inneemt. Ook geeft de luchthaven nieuwsbrieven uit met informatie over de bescherming van milieuwaarden, waaronder geluid. Daarnaast geeft de luchthaven inzage in de opbouw van het geluidsfonds, om te laten zien dat men transparantie onderschrijft en er daadwerkelijk naar handelt. Speciale evenementen, zoals rondleidingen en exposities, moeten onder de plaatselijke bevolking goodwill kweken voor de luchthaven. Die evenementen zijn tegelijkertijd een vorm van promotie, want ze positioneren de luchthaven als een geïntegreerde transporthub en commercieel centrum. Tot slot kunnen omwonenden ook op het internet informatie vinden over geluidsge-relateerde zaken.

Verwachting voor Schiphol

De case study's laten een variatie zien in de ervaren hinder, de reacties daarop en de maatregelen die worden genomen om de hinder tegen te gaan. Ze illustreren en bevestigen de stelling dat bij toenemende welvaart hogere eisen worden gesteld

aan de kwaliteit van de leefomgeving. Bovendien neemt bij een groeiende welvaart ook het vliegverkeer toe. Hierdoor wordt de geluidsproblematiek steeds urgenter.

Voor de toekomst van Schiphol betekent dit dan ook dat in scenario's met een hogere welvaartsgroei de omgeving waarschijnlijk hogere eisen zal stellen aan de kwaliteit van de leefomgeving. Nu Schiphol volgens het coalitieakkoord van het kabinet Balkenende IV verder mag groeien, kan worden verwacht dat de druk op de luchthaven toeneemt om de geluidsoverlast te beperken. Het oprekken van geluidsnormen of het versoepelen van milieunormen die de omwonenden direct treft, zal dan ook op meer tegenstand stuiten.

Restlan Aykaç (aykac@rpb.nl) is als onderzoeker verbonden aan het Ruimtelijk Planbureau.

Literatuur

- CPB (2000) *Naar een efficiënter milieubeleid: een maatschappelijk-economische analyse van vier hardnekkige milieuproblemen*. Den Haag, CPB
- EU (2005) *Study on the functioning of the internal market. Part 2: land-use planning and management in the EU*. Europese Unie, Brussel
- Gordijn, H., W. Hornis & R. Aykaç (2006) *Geluid rondom luchthavens*. Ruimtelijk Planbureau, Den Haag
- Korul, V. (2003) 'Havaalanı Çevre Yönetim Sistemi'. *Sosyal Bilimler Dergisi*, jg. 3, nr. 1, p. 99-120
- Ministry of Economic Affairs and Transport (2004) *Hungarian Transport Policy 2003-2015*. Budapest
- Navrud, S. (2002) *The State-Of-The-Art on Economic Valuation of Noise*. Final Report to European Commission DG Environment

Gwen van Eijk

Creatieve middeklassers als bruggenbouwers?

In navolging van Richard Florida's ideeën over de creatieve klasse, proberen stedelijke beleidsmakers diverse buurten te creëren voor middenklassers. Vaak wordt verwacht dat creatieve middenklassers hun voorkeur voor diversiteit vertalen in sociale relaties met bewoners van andere sociale groepen en bijdragen aan het sociaal kapitaal van kansarmere buurtgenoten. Onderzoek in twee verschillende buurten in Rotterdam laat zien dat middenklassers in Cool, een diverse buurt qua bevolkingssamenstelling, inderdaad meer relaties hebben met lager opgeleiden dan middenklassers in het homogenere Blijdorp.

Het creëren van bruisende en diverse buurten is één van de strategieën van beleidsmakers om middenklassers naar de stad te trekken en concentratie van kansarme groepen te verminderen. In Rotterdam, bijvoorbeeld, wordt in Cool al ruim tien jaar lang geïnvesteerd in woningen en cultuur, en in Middelland deelt men sinds kort 'speldenprikken' uit om de buurt een eindje op weg te helpen (COS, 2007). Het creëren van een diverse buurt is meer dan het mengen van mensen en woningen alleen: het gaat er om buurten een stedelijke uitstraling te geven en levendigheid en diversiteit op alle fronten te bieden.

Ideeën over de stedelijke middenklasse worden vaak gekoppeld aan Richard Florida's concept van de creatieve klasse die zich aangetrokken zou voelen tot diverse buurten. Gekoppeld aan het debat over segregatie en sociale integratie hebben beleidsmakers ook de hoop dat ruimtelijke menging van verschillende sociale groepen zal leiden tot sociale menging. Diverse buurten worden dus niet alleen gecreëerd met oog op de economische waarde die diversiteit heeft voor de buurt en de stad als geheel maar ook vanuit de idee dat menging leidt tot contacten over en weer. Specifiek wordt daarbij gesproken over sociaal kapitaal voor kansarme groepen.

De aanwezigheid van middenklassers zou kansarmen toegang verschaffen tot hulpbronnen die hen mogelijkheden bieden tot sociale mobiliteit (VROM-raad, 2006).

In hoeverre hebben middenklassers die in een diverse buurt wonen echter overbruggende relaties met andere sociale groepen? Deze vraag wordt onderzocht door te kijken naar de sociale relaties van middenklassers in twee verschillende buurten in Rotterdam: de inkomens- en etnisch diverse buurt Cool en de overwegend autochtone en middenklasse-buurt Blijdorp. Eerst zal het concept van de creatieve klasse en haar mogelijke bijdrage aan het sociaal kapitaal van kansarme groepen worden toegelicht, om daarna te kijken naar de sociale netwerken van de twee groepen middenklassers. In de conclusie volgen enkele opmerkingen over het belang van het wonen in een diverse buurt voor overbruggende relaties.

De creatieve klasse

Het concept van de creatieve klasse is uitgewerkt door de Amerikaanse econoom Richard Florida in *The Rise of the Creative Class* (2002). In de huidige kenniseconomie is menselijke creativiteit de drijfveer. Plaats speelt in deze economie nog altijd een belangrijke rol: zowel mensen als economische bedrijvigheid concentreren zich op bepaalde plekken. In tegenstelling tot gevestigde theorieën over de stedelijke economie, stelt Florida dat bedrijven zich vestigen waar getalenteerde en creatieve kenniswerkers wonen. Uit het oogpunt van economische groei is het voor een stad dus waardevol om de creatieve klasse aan zich te binden. De creatieve klasse bestaat uit een *super-creative core* die zich bezig houdt met het creëren van *meaningful new forms*

(product design, softwareontwikkeling, bedenken van strategieën of theorema's), en *creative professionals* die zich bezig houden met creatieve probleemoplossing, voornamelijk in de kennis- en financiële sector (Florida, 2002, p. 68-69). Iedereen behoort in potentie tot de creatieve klasse, stelt Florida, maar omdat het werken in de kennissector meestal een hogere opleiding vereist behoren de meeste creatievelingen tot de middenklasse.

Hoe kunnen beleidsmakers hun steden aantrekkelijk maken voor deze groep? De creatieve klasse laat zich in zijn woonkeuze niet langer leiden door werkgelegenheid maar door een combinatie van economische overwegingen en leefstijl. Creatieve middenklassers zoeken "abundant high-quality amenities and experiences, an openness to diversity of all kinds, and above all else the opportunity to validate their identities as creative people. (...) They prefer places that are diverse, tolerant and open to new ideas" (Florida, 2002, p. 218, 223). Culturele voorzieningen, bruisende activiteiten en een buurtbevolking die divers is qua etnische achtergrond, leeftijd, seksuele oriëntatie en leefstijl, zijn elementen die een buurt aantrekkelijk maken voor creatieve kenniswerkers.

Kritiek op Florida

Florida's ideeën hebben veel invloed op beleidsvorming in zowel Amerikaanse als Europese steden. Maar zijn boek is niet alleen met gejuich ontvangen. Critici werpen bijvoorbeeld tegen dat de meeste middenklassers nog altijd het liefst buiten de stad wonen. Verder zou Florida te weinig aandacht hebben voor de samenhang tussen creativiteit en ongelijkheid. De leefstijl van creatieve middenklassers

Tabel 1 Kenmerken onderzoeksbuurten (in %)

	Cool	Blijdorp
Niet-westerse allochtonen	43	11
Huishoudens met hoog inkomen (boven 35.900 euro)	13	16
Huishoudens met inkomen beneden armoedegrens	23	12
Bron: COS Rotterdam, 2000, 2001, 2005, 2007		

vereist namelijk de aanwezigheid van een 'dienstenklasse' bestaande uit 'niet-creatieven', zoals medewerkers in de persoonlijke verzorging (kappers, schoonheidsspecialisten), kindermisjes, winkel- en horecamedewerkers en schoonmakers (Peck, 2005).

Bovendien, in hoeverre slaat de creatieve klasse een brug naar andere sociale groepen in de samenleving? Peck (2005) betwijfelt of haar keuze om in een diverse buurt te gaan wonen veel meer is dan een uiting van haar leefstijl. Onderzoek naar de rol van middenklassers in gegentrificeerde buurten laat zien dat hun voorkeur voor diversiteit zich enkel uit in het waarnemen van 'de ander' zonder zich ermee te (willen) mengen. De buurt fungeert dan ook niet als een plek waar ze hun dagelijks leven vormgeven maar meer als een 'kleurrijke achtergrond' voor hun leefstijl (May, 1996, p. 197). Hoe kan de aanwezigheid van de creatieve middenklasse in een gemeente buurt dan bijdragen aan het sociaal kapitaal van hun kansarmere buurtgenoten?

Overbruggend sociaal kapitaal

Simpel gezegd, verwijst sociaal kapitaal naar de ondersteuning en hulp die mensen ontvangen vanuit hun sociaal netwerk (Portes, 1998). Volgens Florida kan creativiteit niet samengaan met sociaal kapitaal, omdat creatieve plaatsen worden gekenmerkt door losse netwerken en zwakke relaties. Creatieve middenklassers gaan hechte relaties en cohesieve gemeenschappen juist uit de weg. Zwakke relaties zijn minder gericht op het vormen van een collectief en zijn in de kenniseconomie bovendien veel effectiever, omdat ze uitwisseling van informatie en creativiteit stimuleren.

Florida hanteert echter een te enge betekenis van het begrip: sociaal kapitaal kan niet worden gelijkgesteld aan sociale cohesie. Wanneer sociaal kapitaal wordt opgevat als hulpbronnen die zijn ingebed in persoonlijke relaties, zijn juist ook zwakke relaties waardevol. De term 'zwakke relaties' verwijst hier overigens niet naar oppervlakkigheid maar naar relaties met mensen met een andere achtergrond, kennis en vaardigheden. Juist die verschillende achtergronden zijn waardevol, omdat mensen zo 'via via' horen over informatie of mogelijkheden waarover ze anders misschien niets hadden geweten (Granovetter, 1973). Voor sociale mobiliteit – het versterken van de sociale positie – is dat soort informatie van groot belang: het kan je aan een (betere) baan helpen, betrekken bij politieke activiteiten of ondersteuning bieden bij het kiezen van een opleiding. Kortom, als de creatieve klasse een voorkeur heeft voor zwakke relaties en voor contacten met mensen die anders zijn dan zichzelf, zou hun aanwezigheid in een buurt kunnen bijdragen aan sociaal kapitaal van hun kansarmere buurtgenoten. Maar gaan creatieve middenklassers inderdaad die overbruggende relaties aan en in hoeverre doen zij dat vaker dan middenklassers die in een niet-diverse buurt wonen?

Data en onderzoeksmethode

In 2001 zijn 204 mensen in Cool-Zuid mondeling geïnterviewd over hun sociale relaties en de steun die ze van anderen ontvangen (Blokland, 2004). In 2007 zijn dezelfde interviews afgenomen bij honderd mensen in het zuidelijk deel van Blijdorp (voor het gemak worden de buurten verder 'Cool' en 'Blijdorp' genoemd). Beide steekproeven zijn gestratificeerd, wat wil zeggen dat alle straten zijn opgenomen in

Tabel 2 Kenmerken geïnterviewden (in %)

	Cool	Blijdorp
Super-creative core	20	23
Opleiding MBO of hoger	82	91
Niet-westerse alloctonen **	18	5
Alleenstaand *	51	35
Aantal geïnterviewden (N)	103	79
* p < .05 Significantieniveau, ** p < .01 Significantieniveau		

de steekproef, waarbinnen aselekt mensen zijn geïnterviewd. De politieke gebeurtenissen tussen 2001 en 2007 in Rotterdam en Nederland hebben mogelijk de verhoudingen tussen verschillende sociale groepen op scherp gezet. Volgens Tilly (1998) zijn de verhoudingen tussen sociale groepen in de samenleving echter in de eerste plaats een gevolg van de (economische) organisatie van een maatschappij, welke slechts zeer traag verandert. De verwachting is daarom dat politieke voorvallen op relatief korte termijn geen gevolgen hebben voor de relaties die mensen met anderen onderhouden.

Cool is een buurt in het centrum van Rotterdam met een gemengde woningvoorraad en bevolking, voor zowel etniciteit als inkomensniveau. De gemeente heeft flink geïnvesteerd in met name de Witte de Withstraat, die nu een hippe straat is met trendy eetgelegenheden, kunstgalerieën en musea. Het zuidelijk deel van Blijdorp is een buurt met een overwegend autochtone, relatief hoog opgeleide en goedverdienende bevolking. Hoewel de buurt dicht bij het centrum van Rotterdam ligt, heeft het geen stedelijk imago zoals Cool dat heeft: er wordt vooral gewoond, er zijn vrijwel geen culturele voorzieningen en winkels. In tabel 1 staan enkele kenmerken van de onderzoeksbuurten op een rij.

De sociale netwerken van geïnterviewden zijn in kaart gebracht via de zogenaamde naamgeneratoren (Völker, 1999). Bijvoorbeeld: heeft iemand u geholpen bij het vinden van uw baan? Zo ja, wie is deze persoon? Zo is gevraagd naar verschillende vormen van steun (vinden van een woning, vragen van advies, praten

over persoonlijk dingen, betrekken bij politieke activiteiten). Ook is gevraagd of geïnterviewden een buur hebben die ze bijzonder vertrouwen. Andere mensen die belangrijk zijn voor geïnterviewden en nog niet eerder waren genoemd zijn ook genoteerd. Vervolgens is gevraagd naar de kenmerken van de mensen die steun hebben gegeven: soort relatie (familie, vriend, collega, buur, anders), etniciteit (allochtoon of autochtoon), opleidingsniveau (wel/geen opleiding na de middelbare school) en woonplaats (in of buiten buurt/stad/Nederland). Er is niet specifiek gevraagd naar relaties in de buurt, maar naar hulprelaties ongeacht waar deze wonen. Dit maakt het mogelijk het relatieve belang van buurtrelaties te bekijken. Verder is gevraagd welke mensen, naar de mening van geïnterviewden zelf, dezelfde etniciteit hebben als geïnterviewden en of mensen tot dezelfde klasse behoren als geïnterviewden. Door te meten hoeveel relaties een zelfde opleidingsniveau, etniciteit en klassepositie hebben als geïnterviewde, kan een maat worden gemaakt voor gemengdheid van iemands sociale netwerk. De gemengdheid van een netwerk is een indicatie voor de mate waarin mensen overbruggende relaties hebben met andere sociale groepen.

Voor de analyses in dit artikel zijn geïnterviewden met een middenklasse beroep (geschoolde en hooggeschoolde professionals) geselecteerd (103 in Cool, 79 in Blijdorp). De geïnterviewde middeklklassers in Cool zijn iets vaker van niet-westerse afkomst, iets hoger opgeleid, gemiddeld jonger en vaker alleenstaand dan geïnterviewden in Blijdorp (tabel 2). Dat suggereert dat Cool andere midden-

Tabel 3 Sociale netwerken

	Totale netwerken		Buurtnetwerken	
	Cool	Blijdorp	Cool	Blijdorp
Grootte: minimum – maximum	2 – 28	0 – 21	0 – 8	0 – 11
Gemiddeld aantal mensen	9,81	8,94	1,98	2,46
Percentage relaties in de buurt t.o.v. totaal netwerk *	-	-	21	27
Percentage andere etniciteit (allochtoon/autochtoon)	16	12	18	14
Percentage lager opleidingsniveau *	21	14	25	13
- Alleenstaanden	29	27	-	-
- (Echt)paren **	29	15	-	-
Percentage andere etniciteit (zelf geclassificeerd)	33	28	37	37
Percentage andere klasse (zelf geclassificeerd)	21	18	27	22
* p < .05 Significantieniveau, ** p < .01 Significantieniveau				

klassers aantrekt dan Blijdorp. Cool-mid-denklassers behoren echter niet vaker dan Blijdorpers tot de ‘super-creative core’. Wellicht trekt Cool (nog) geen creatieve klasse aan die zich sterk onderscheidt van middenklassers in andere buurten in Rotterdam.

Sociale netwerken vergeleken

Tabel 3 laat de totale sociale netwerken zien van relaties zowel binnen als buiten de buurt. Cool- en Blijdorp-middenklassers hebben ongeveer evenveel relaties. Voor etniciteit en klasse-positie zijn de totale sociale netwerken ook even gemengd. Gekeken naar het opleidingsniveau van de sociale netwerken, hebben middenklas-sers uit Cool vaker gemengde relaties dan middenklassers uit Blijdorp. De tabel laat de netwerken zien van alleen hoger opgeleiden (MBO en hoger); gemengdheid verwijst hier dus naar de mate waarin zij relaties hebben met lager opgeleiden (geen opleiding na de middelbare school). Met andere woorden, hoger opgeleide Cool-middenklassers hebben meer relaties met lager opgeleiden (21 procent) dan Blijdorp-middenklassers (14 procent). Als wordt uitgesplitst naar huishoudensa-menstelling blijkt dat vooral getrouwden en samenwonenden meer overbruggende relaties hebben wanneer ze in Cool wonen. Mogelijk heeft dat te maken met leefstijl of vrijetijdsbesteding; nader onderzoek zou dat kunnen verhelderen.

De twee rechterkolommen van tabel 3 tonen de buurtnetwerken van beide groe-pen middenklassers. Het aantal relaties in de buurt kan iets vertekend zijn omdat spe-cifiek gevraagd is naar relaties met bure-n, maar voor de vergelijking is dat niet van belang. Cool-middenklassers blijken rela-tief minder relaties in de buurt te hebben dan Blijdorpers: respectievelijk 21 en 27 procent van het totale netwerk. Dat kan worden verklaard door het feit dat in Cool meer alleenstaande middenklassers wonen die mogelijk minder op hun buurt zijn georiënteerd dan (echt)paren. Verder blijkt dat, gekeken naar opleidingsniveau, ook de buurtnetwerken van Cool-middenklassers meer gemengd zijn dan de buurtnetwerken van Blijdorpers (25 tegenover 13 procent lager opleidingsniveau; de tabel laat weer alleen de netwerken van hoger opgeleiden zien). Dit geldt voor zowel alleenstaanden als (echt)paren. Gemeten naar etniciteit en klasse-positie, is er geen verschil in gemengdheid van de buurtnetwerken van beide groepen.

Fysieke nabijheid geen noodzaak

Hoewel Florida’s ‘creatieve klasse’ mis-schien (nog) ontbreekt in Cool, blijkt uit het onderzoek dat middenklassers in Cool vaker overbruggende relaties aangaan met lager opgeleide mensen dan middenklas-sers in Blijdorp, zowel binnen als buiten de buurt. Beide groepen middenklassers hebben wel evenveel relaties met mensen

met een andere etnische achtergrond. Wat betekent dit voor het belang van een diverse buurt voor het sociaal kapitaal van kansarmere buurtgenoten? Dat middenklassers in Cool meer overbruggende relaties aangaan wijst er op dat lager opgeleiden *in potentie* meer toegang hebben tot informatie, vaardigheden en hulp van hoger opgeleiden. Omdat in dit onderzoek is gevraagd naar de mensen van wie middenklassers zelf steun hebben ontvangen, is echter niet met zekerheid te zeggen dat ook lager opgeleiden van deze relaties profiteren. Daarvoor moet ook worden gekeken naar de inhoud van de onderlinge relaties: worden lager opgeleiden vooral gevraagd als oppas voor de kinderen van middenklassers of is er sprake van wederkerige hulprelaties?

Ten slotte plaatsen de bevindingen van dit onderzoek vraagtekens bij de rol van een diverse buurt bij de totstandkoming van overbruggende relaties. Cool-middenklassers hebben immers ook relaties met lager opgeleiden die buiten hun buurt wonen. Dat suggereert dat zij die relaties onderhouden ongeacht of ze in een diverse buurt wonen of niet, en dat fysieke nabijheid daarvoor niet strikt noodzakelijk is. Het is de moeite waard te onderzoeken welke specifieke contexten, zowel binnen als buiten de buurt, voor overbruggende relaties van belang zijn. Gezien vanuit de wens overbruggende relaties te stimuleren, zou beleid zich vooral moeten richten op die contexten en minder moeten uitgaan van positieve effecten van fysieke nabijheid op zich.

Gwen van Eijk (g.vaneijk@tudelft.nl) is als promovenda verbonden aan Onderzoeksinstituut OTB/TU Delft. De interviews in Cool zijn onderdeel van eerder onderzoek van Talja Blokland, gefinancierd door de KNAW.

Literatuur

- Blokland, T. (2004) 'Buren als bruggen? De betekenis van burenelaties voor sociaal kapitaal in een Rotterdamse gemengde wijk', *Sociale wetenschappen*, jg. 47, nr. 2, p. 31-48
- COS (2007) *Monitor gentrification in pilotgebieden*, Rotterdam
- Florida, R. (2002) *The rise of the creative class and how it's transforming work, leisure and everyday life*, Basic Books, New York
- Granovetter, M. (1973) 'The Strength of Weak Ties', *American Journal of Sociology*, jg. 78, nr. 6, p. 1360-1380
- May, J. (1996) 'Globalisation and the politics of place: place and identity in an inner London neighbourhood', *Transactions of the Institute of British Geographers*, jg. 21, nr. 1, p. 194-215
- Peck, J. (2005) 'Struggling with the creative class', *International Journal of Urban and Regional Research*, jg. 29, nr. 4, p. 740-770
- Portes, A. (1998) 'Social Capital: Its Origins and Applications in Modern Sociology', *Annual Review of Sociology*, jg. 24, p. 1-24
- Tilly, C. (1998) *Durable Inequality*, University of California Press, Berkeley
- Völker, B. (1999) '15 miljoen buren. De rol van buren in persoonlijke netwerken in Nederland', B. Völker & R. Verhoeff (red.), *Buren en buurten*, SISWO, Amsterdam, p. 43-68
- VROM-raad (2006) *Stad en stijging. Sociale stijging als leidraad voor stedelijke vernieuwing*, Den Haag

Jeanet van Antwerpen

"Op de bedrijventerreinenmarkt vallen nog heel wat mythes te doorbreken"

Michel van Wijk en Maarten Raupp

Jeanet van Antwerpen is partner bij Inbo in Woudenberg. Zij is al sinds eind jaren tachtig als economisch geograaf betrokken bij de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen. Eerst voornamelijk als onderzoeker en adviseur, nu vooral als procesmanager. Het is een interessant werkveld: "Er liggen grote kansen en er is een aantal mythes die nodig eens doorbroken moeten worden." Een gesprek met Van Antwerpen over succes- en faalfactoren in de herstructurering van de Minervahaven en Goudse Poort, de verwachting van nieuwe beleidsinstrumenten en de toekomstige generatie bedrijventerreinen zoals de High Tech Campus Eindhoven.

Overheden maken in het kader van duurzamer ruimtegebruik beleid voor het herstructureren van bedrijventerreinen. Vindt u dat de beleidsdoelstellingen worden gehaald en dat de overheden slagen in de herstructureringsopgave?

"Als eerste zou ik graag de herstructureringsopgave willen schetsen. Herstructurering is een containerbegrip waaronder een veelheid aan problemen schuil gaat. Mijns inziens is sprake van een herstructureringsopgave als de bedrijven, waarvoor het terrein ooit bedoeld was er niet meer graag gevestigd zijn. Redenen hiervoor zijn vaak een slechte bereikbaarheid op en naar het terrein toe, verouderde bedrijfspanden, parkeerproblemen en verloederings van de openbare ruimte. Het terrein komt in een negatieve spiraal terecht, waarbij bedrijven niet of nauwelijks meer in hun gebouw of kavel investeren.

Met andere woorden er zijn pushfactoren die te maken hebben met het pand en het terrein, die ertoe leiden dat bedrijven naar een andere locatie verhuizen. Blijkbaar zijn er voor bedrijven die vertrekken te weinig keepfactoren die maken dat ze toch op hun oude locatie gevestigd willen blijven. Je kunt hierbij denken aan de nabijheid van leveranciers of afnemers, maar ook aan zachtere factoren, zoals de sociale en economische binding van het bedrijf aan een plaats, omdat ze er al decennialang is gevestigd. Vaak zijn er ook pullfactoren in het spel; in plaats van te investeren in het huidige pand, is het financieel veel aantrekkelijker om een nieuw pand op een nieuw bedrijventerrein neer te zetten."

"Gemeenten komen in het herstructureringsproces vaak tot aan het opstellen van een masterplan, waarover



regie moet worden gevoerd. Er is vaak onvoldoende capaciteit en kennis om dit soort projecten te overzien. Het gaat dan niet alleen om de kennis en kunde, het is ook een ingewikkeld proces met veel partijen: eigenaren, beleggers, bewoners en politiek. Deze problematiek is vergelijkbaar met de herstructurering van wijken, maar dan nog een graadje ingewikkelder omdat het bezit meer versnipperd is. Civieltechnische aanpassingen, zoals het creëren van parkeervakken, het doortrekken van wegen en dergelijke, slagen vaak wel. Met de TIPP-gelden is vooral met dit type aanpassingen ervaring opgedaan. Subsidies zijn met name gaan zitten in de eenzijdige investeringen voor groot onderhoud of revitalisering en niet in de gezamenlijke samenwerkingsvormen, herprofilering of transformatie."

"Herprofilering gaat een stap verder. In de Goudse Poort is daarbij een flinke slag gemaakt, maar ook de Minervahaven, de oude houthavens van Amsterdam waar de houtindustrie is weggetrokken, is een succesvol voorbeeld. Het is een gebied aan het water waar een ander type bedrijven te huisvesten is. De loodsen waren niet veel waard. Tegen het bestemmingsplan in had zich al een aantal ontwerpers op het terrein gevestigd. We hebben een herstructureringsplan gemaakt, waarbij de kade opnieuw is ontsloten en een rooilijn is uitgewerkt. De gebouwen moeten een front aan het water hebben. Gekozen is voor kleinschalige bedrijven, op de lange termijn zouden die zelfs omgezet kunnen worden naar woningen. Wonen is nu niet toegestaan door onder meer de aanwezige hindercirkel van Cargill's voedingsindustrie."

"De Amsterdamse Dienst Ruimtelijke Ordening wilde de locatie aanvankelijk behouden voor bedrijvigheid. Het bestemmingsplan stond maar zeer beperkt kantoorruimte toe. Maar als je puur naar de locatie-kwaliteiten kijkt dan is de locatie ideaal voor nieuwe creatieve ondernemingen. Voor het toelaten van meer kantoorfuncties heeft de Haven Amsterdam zich beroepen op het B&W-besluit dat een verhouding van zeventig procent kantoren en dertig procent bedrijven

op bedrijventerreinen in Amsterdam toestaat. Door dit besluit is de eerder opgestarte pilot over de toelating van een groter aandeel kantoorruimte per bedrijf overbodig geworden. Onder de nieuwe naam Stadhaven Minerva richt de haven zich nu op mode, kunst, media, architectuur en stedenbouw. De herstructurering is snel gegaan. Een groot deel van de Dantzigerkade is sterk van functie en aanzicht veranderd. Er heeft zich bijvoorbeeld een bedrijf in sportkleding gevestigd. De stoere uitstraling van de haven versterkt het imago van het bedrijf. Tegelijkertijd versterkt de uitstraling van het pand het nieuwe profiel."

"Bij de Stadhaven heeft de gemeente de juiste randvoorwaarden geschapen en is aangesloten bij de marktvraag. Een bijkomende factor was het aflopen van een aantal erfpachtcontracten en het feit dat het Havenbedrijf bij de functiewijzingen in het gebied (meer kantoorruimte) de erfpachtcanon kon verhogen. In de praktijk zie je echter vaak dat markt en overheid in de timing van het herstructureringsproces niet op elkaar aansluiten. Daar komt bij dat gemeenten als Amsterdam veel verschillende locaties hebben die ook om herontwikkeling vragen, zoals de IJ-oeveren. Het is dan een politieke keuze welk herstructureringsproject voor gaat. De prioritering en fasering vanuit de markt kan echter anders liggen."

Nederlandse gemeenten concurreren met elkaar om werkgelegenheid aan te trekken door bedrijventerreinen uit te geven. Wat heeft dit voor effecten?

"Eén van de grootste problemen is dat grondprijzen van bedrijventerreinen te laag zijn. De vierkante meterprijs van het tapijt is bij wijze van spreken hoger dan de prijs betaald voor de grond daaronder. Er wordt gerekend vanuit het ideële model waar het behoud en het aantrekken van werkgelegenheid voorop staat. Gemeenten zijn geneigd regelmatig nieuwe terreinen uit te geven om bedrijven aan te trekken. Dat verpest de werking van de grondmarkt. Met uitzondering van de Noordvleugel en de Haagse regio is de bedrijventerreinenmarkt dan ook geen schaarse markt. In Heerenveen is grond aan Hewlett Packard bijna tegen agrarische waarde weggegeven. Puur omwille van het werkgelegenheidsargument. Na een

paar jaar is Hewlett Packard weer vertrokken en ligt het terrein braak. De grondprijs is voor een duurzame vestiging dus geen doorslaggevende factor.

"Het rijk en de provincie proberen deze spiraal te doorbreken door op regionaal niveau grote bedrijven-terreinen aan te leggen, en de ontwikkeling van lokale terreinen bij de verschillende kernen te beperken. Dat is in de praktijk nog uitermate lastig; het concurrentiedenken zit er bij veel gemeenten sterk in. De meeste gemeenten hebben zelf het liefst een compleet palet aan bedrijventerreinen. Het merkwaardige is dat gemeenten zich opstellen als bedrijventerreinenontwikkelaar, terwijl zij dit bij woningbouw niet doen. Het levert niet alleen werkgelegenheid op maar ook inkomsten voor het grondbedrijf. De kavels worden verkocht en vervolgens is de interesse en de aandacht van veel gemeenten voor het terrein weer weg. Het ontbreken van een partij die zich duurzaam aan het terrein verbindt, met als doel het terrein marktconform te houden, leidt tot een relatief snelle veroudering van bedrijventerreinen. Dat leidt op de lange termijn tot de bekende herstructureringsproblemen."

Is er, naast behoefte aan minder bedrijventerreinen, ook behoefte aan segmentering van het aanbod in kwaliteitsmilieus?

"Gemengde terreinen en hoogwaardige werklocaties zijn voorbeelden van labels die juist helemaal niet werken. Segmentering ziet er op papier goed uit, maar in de praktijk ziet een bedrijf het verschil tussen hoogwaardige en laagwaardige bedrijventerreinen nauwelijks."

"In een recent artikel met Erik van 't Klooster probeerde ik meer grip te krijgen op de discussie over kwaliteit. De productiestructuur in Nederland verandert. Er zijn steeds minder industriële activiteiten, die trekken weg, zoals in de Minervahaven gebeurd is. Er komen bedrijven met een hogere toegevoegde waarde voor in de plaats. Deze bedrijven willen de beste werknemers aantrekken. Dat stelt andere eisen aan de bedrijfsomgeving en het pand. Philips is daar met de High Tech

Campus Eindhoven een vooruitstrevend voorbeeld van. Met deze campus wil Philips de beste werknemers van all over the world aantrekken. Dat betekent dat de werkplek en de locatie aan de hoogste eisen moeten voldoen. Er is dan ook veel aandacht besteed aan de beleving van de werkplek en de omgeving; 'je moet er graag willen zijn'. Ook moeten de voorzieningen uitstekend zijn; er is een crèche, er moet goed gegeten kunnen worden, boodschappen gedaan en desgewenst geïjg. Philips is niet te vergelijken met een gemiddeld bedrijf, maar deze invulling geeft wel duidelijk een tendens aan. Meer conceptgericht denken dus, met meer maatwerk per locatie. Ik vind dat gemeenten hier veel meer een registrerende rol kunnen pakken. Zorg dat je werklocaties heldere, aansprekende en elkaar aanvullende concepten hebben. Gemeenten zouden de markt hiertoe veel meer moeten uitdagen."

"Een tweede belangrijke trend is de kritische consument. Mensen kopen steeds vaker authentieke en handgemaakte producten en willen weten waar het vandaan komt. Bedrijven moeten zich daardoor meer tonen, ze krijgen een bezoekersfunctie en een representatiefunctie. Brouwerijen zoals Warsteiner hebben een filmzaal en een museum. Volkswagen heeft zelfs een complete autostad gemaakt. Bier en auto's hebben natuurlijk een grote belevingswaarde, maar ook voor aardewerk uit Makkum of Yakult-flesjes uit Almere wordt deze vorm van klantenbinding belangrijk. Bedrijven spelen op beide trends in en dit betekent dat in de toekomst de bestemmingsplannen ook bezoek, leisure en horeca moeten toestaan. Dit is vergelijkbaar met de werklandschappen van de VROM-raad, maar dan sterker geredeneerd vanuit een concept op basis van maatwerk."

"Vreemd genoeg is er al jarenlang conceptontwikkeling voor woongebieden, zoals op basis van leefstijlen. Bij werkgebieden is dit nog veel te weinig het geval. De kwaliteit zou leidend moet zijn, niet de kwantiteit. Deze denkrichting is nieuw voor werkgebieden, het gaat nog teveel om kavels uitgeven, werkgelegenheid scheppen en geld verdienen voor het grondbedrijf. Daar horen in

een veranderende markt, afhankelijk van het concept, andere functies bij. Onderzocht gaat bijvoorbeeld worden hoe groot het aantal bedrijven is dat echt hinder veroorzaakt en wat er aan vraag overblijft waarbij functiemenging wel mogelijk is. Nu wordt nog de algemene behoefte opgeteld en nieuwe locaties uitgelegd. Ik pleit daarmee voor een terugkeer van bedrijvigheid naar de stad. Er is een grote behoefte aan niet aangeharkte werklocaties. Ik vraag me bijvoorbeeld af wat uiteindelijk de toekomstwaarde van een kantorenlocatie als Beukenhorst in Hoofddorp is. Werknemers hebben behoefte aan binding en beleving. Juist gekke plekken bij oude stationsgebieden of in havens bieden aantrekkelijke mogelijkheden om bijzondere werklocaties te ontwikkelen die deze beleving in zich hebben. Denk ook aan het Kraanspoor aan de Noordelijke IJ-oever in Amsterdam."

Is het huidige instrumentarium afdoende? Wat vindt u van de plannen voor het invoeren van een herstructureringsbijdrage?

"Een herstructureringsbijdrage werkt als een soort statiegeld. Het probleem is echter dat de voormalige eigenaren rommel en de overheid achterstallig onderhoud hebben achtergelaten. Vervolgens vraag je partijen mee te betalen voor het opruimen van andermans rommel. Dan leg je verkeerde verbanden; de vervuiler betaalt niet. Bovendien houd je op de nieuwe locaties minder geld over om in de kwaliteit te investeren en ontstaat minder schuifruimte. Dat verhaal is moeilijk uit te leggen, het is geen positieve impuls voor de commerciële partijen."

Wat verwacht u van de instrumenten in de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en de Grondexploitatiewet?

"Hoofdzaak is dat alle partijen moeten doen waar ze goed in zijn. Gemeenten moeten aan de voorkant de randvoorwaarden in het bestemmingsplannen vastleggen, de regierol invullen. Dan is het slim om al in een vroeg stadium met private partijen aan tafel te zitten, zoals met de nieuwe grondexploitaties mogelijk wordt. De planologische kaders kunnen dan goed geregeld worden. Vervolgens moet de ontwikkelaar zijn gang kunnen gaan. Een ontwikkelaar is goed in

marktconcepten ontwikkelen en de marketing, maar moet daartoe wel door de gemeente worden uitgedaagd. Gemeenten moeten leren het proces los te laten op basis van een ijzersterke regie en het scheppen van heldere, niet dichtgetimmerde, kaders. Ik ben positief over de nieuwe wetgeving. Het geeft gemeenten de mogelijkheid vooraf financiële afspraken te maken; hun positie wordt in dat opzicht sterker."

Wat betekent de verschuiving van de regie van lokaal naar provinciaal niveau? Kan de provincie die nieuwe rol waarmaken?

"Dit wordt een grote uitdaging voor de provincies. De provincie Overijssel wil voortaan geen masterplannen meer, maar plannen van uitvoering. Geïnventariseerd is wat in de pijplijn zit aan nieuwe terreinen, en de provincie schrok van de uitkomst. De vraag is vervolgens: hoe te sturen? Als je het ondernemers vraagt, dan willen ze zich niet zomaar vestigen op regionale terreinen. Later blijkt de noodzaak in de eigen gemeente gevestigd te blijven wel mee te vallen. Dat zijn mythes die nodig doorbroken moeten worden. Enerzijds zijn gemeenten beperkt in hun blikveld, denken meestal niet regionaal, anderzijds zijn ministeries te abstract met beleid bezig. Gesteld wordt dat er ruimtewinst te boeken valt met herstructurering. Normen worden vastgesteld over hoeveel hectare minder uitgegeven kan worden. Maar dat is de kwantitatieve discussie, ik wil hem kwalitatief voeren. Het is daarbij zoeken naar de juiste provinciale rol en het vraagstuk hoe invloed uit te oefenen. Als je zaken goed wilt regelen, dan moet dit op regionaal niveau gebeuren. Alle provincies proberen nu actief om te gaan met herstructurering. De provincie kan daar een sturende en voorwaarden-scheppende rol in spelen. Al met al zijn op het gebied van bedrijventerreinen nog heel wat mythes te doorbreken, ik wil daar zelf ook de komende jaren een rol in spelen."

Recensie

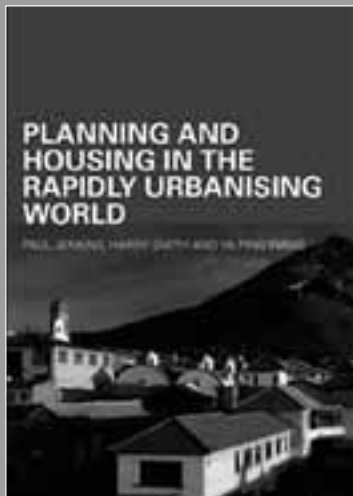
Isa Baud

Planning en huisvesting in Ontwikkelingslanden

Jenkins, Paul, Harry Smith, & Ya Ping Wang (2006) *Planning and Housing in the Rapidly Urbanizing World*. Routledge, London. 384 p., ISBN 9780415357975, £ 26.99

Het nieuwe boek van Jenkins, Smith en Ping Wang bespreekt de ontwikkelingen in stedelijke planning en huisvesting in landen die een snelle verstedelijking doormaken, de zogenaamde landen in ontwikkeling. Zij hebben dit project ondernomen omdat er sinds het boek van Devas en Rakodi (1993) geen tekstboek meer is geschreven vanuit dit perspectief. De auteurs stellen terecht dat een perspectief vanuit het 'economische Zuiden' nodig is om een nieuwe generatie stedelijke planners op te leiden die over de hele wereld kunnen werken. Immers, globalisering leidt ertoe dat er steeds grotere regionale verschillen ontstaan, die het resultaat zijn van de wisselwerking tussen processen op wereldschaal en regionale sociaaleconomische processen (De Zwaan, 2008). De auteurs gebruiken dan ook een politiek-economische benadering waarin de structurele factoren niet als dermate overheersend gezien worden dat er geen ruimte is voor lokale variatie in ontwikkelingsprocessen. Dit sluit aan bij het huidige 'postontwikkelingsdenken', dat af wil van mondiale oplossingen die op iedere gewenste plek kunnen worden gebruikt.

De focus van het boek is op landen met een snelle verstedelijking, in contrast



met die landen waar de stedelijke groei stabiliseert of een stedelijke herstructurering plaatsvindt. De auteurs gaan ervan uit dat stedelijke planning en huisvesting rekening moeten houden met zowel regionale politiek-economische als met sociaalculturele factoren om aan te sluiten bij de noden en wensen van de stedelijke bevolking. Daarom hebben zij het boek opgebouwd rond een historisch overzicht van de discussies over planning en huisvesting, aangevuld met hoofdstukken over de regionale verschillen in aanpak en ontwikkeling. Deze geven een goed historisch overzicht van de veranderingen in het vak van stedelijke planning toegepast op huisvesting. Terecht behandelen de auteurs daarbij Zuid-Amerika, waar al vijfenzeventig procent van de bevolking in steden woont, maar opmerkelijk is dat zij veel meer nadruk leggen op Sub-Sahara Afrika, waar de verstedelijking slechts veertig procent is. Zuid-Azië heeft een vergelijkbaar percentage, maar wordt in het boek genegeerd terwijl de absolute aantallen van de ste-

delijke bevolking vele malen groter zijn. In India alleen vindt men vijfendertig steden met meer dan één miljoen inwoners en de verwachting is dat de stedelijke armoede daar de grootste toename zal laten zien in de komende decennia. Ook de rol van de lokale overheid ten opzichte van de regionale en nationale overheid is dramatisch vergroot in de laatste decennia. Verstedelijking zal hierdoor waarschijnlijk nog sneller gaan, waardoor een toename van regionale economische verschillen in India zal plaatsvinden, die de politieke eenheid van het land negatief kan beïnvloeden.

Wel interessant is dat de verstedelijking in China besproken wordt. Echter, de kritische kijk op de rol van de lokale overheid die men zou verwachten van auteurs met een politiek-economische achtergrond, is niet te vinden in dit boek. Het hoofdstuk over China zou hebben kunnen profiteren van het recente boek van Friedmann over *China's Urban Transformation* (2005), waarin vooral de invloed van de administratieve en politieke structuur op stedelijke ontwikkeling laat zien welke dominante rol lokale overheden als 'ondernemende overheid' spelen, en de moeite die de nationale overheid heeft om lokale processen in de hand te houden. Het beschrijft ook de informalisering van de stedelijke huisvestingssituatie van migranten van het platteland, wat een andere aanpak van stedelijke planning noodzakelijk maakt.

De historische benadering van de wijze waarop huisvesting zich ontwikkeld heeft, is vernieuwend in het boek. De pre-kapitalistische huizenbouw wordt in zijn fysische, sociaaleconomische en

culturele context besproken. Door deze benadering laten de auteurs zien hoe omvangrijk en strategisch huizenbouw door huishoudens en lokale gemeenschapsgroepen is in vergelijking met de meer formele bedrijfsmatige huizenbouw die vaak als uitgangspunt wordt genomen voor discussies over stedelijke planning en huisvesting. Dit is des te relevanter in een context van het 'economische Zuiden', omdat het overgrote deel van de huisvesting in steden daar door individuele huishoudens wordt gebouwd, met of zonder hulp van een timmerman/aannemer – het zogenaamde zelfhulp-principe. Grote huisvestingsprojecten met de Wereldbank en nationale overheden verschaffen vaak niet meer dan één procent van de nodige huisvesting voor de vele lage inkomensgroepen in het Zuiden.

De auteurs bespreken de veranderende benaderingen ten opzichte van huisvesting waar met name de specifieke overheersingrol van steden tijdens de koloniale periode en de invloed van de planningspraktijken van verschillende koloniale mogendheden in de regio's die zij overheersten aan bod komen. Zij laten daarbij vooral de belangrijke gevolgen zien van het negeren van de groei van informele huisvesting, beleid dat deze informaliteit bevorderde, segregatie tussen bevolkingsgroepen en te hoog gespannen verwachtingen ten aanzien van lokale overheden in het verschaffen van huisvesting. De hoofdstukken 4 en 5 zijn strategisch in het boek geplaatst en lezenswaardig, omdat ze een goed overzicht van de planning- en huisvestingsdiscussie en haar politieke achtergronden geven.

De discussie over de meer recente benaderingen van planning en huisvesting sinds de jaren zestig van de vorige eeuw geeft een goed overzicht van de veranderende paradigma's; van 'blueprint planning' naar structuurplannen op sectoraal niveau en naar de huidige 'participatieve' benaderingen die in het economische Zuiden veel verder ontwikkeld zijn dan in Europa (Hordijk, 1999). Klassieke stedelijke planningsbenaderingen bestaan nog in veel landen in het Zuiden en staan vaak haaks op de werkelijkheid van de stad. Desondanks worden zij gebruikt als uitgangspunt voor zonering in de stad en regionale ontwikkelingsplannen. De auteurs bespreken de opkomst van de neoliberale benadering van stedelijke ontwikkeling in de jaren tachtig van de vorige eeuw, waarin decentralisatie en privatisering een grote rol spelen, en de veranderingen in de richting van stedelijk management naar *guided land management*, zoals zij dat noemen. Hierbij is de rol van de overheid teruggebracht tot 'ondersteuning' (via infrastructuur) en moet de particuliere sector huizenbouw voor zijn rekening nemen. Dergelijke projectmatige bouw is ook onderschreven door de internationale organisaties die huisvestingsprojecten in veel ontwikkelingslanden financieren. De auteurs bespreken de meest recente 'participatieve' benaderingen in Deel II in grote lijnen, maar deze komen pas goed uit de verf in het hoofdstuk over Zuid-Amerika.

Het hoofdstuk over de meeste recente ontwikkelingen is vooral gericht op het internationaal geformuleerde beleid ten aanzien van verstedelijking, waarin

UNCHS, Wereldbank en UNDP een centrale rol spelen, en de Millennium Ontwikkelingsdoelen uitgangspunt vormen voor beleid. Het biedt een goed overzicht van de discussies rondom stedelijke milieukwesties, die steeds meer van belang worden zowel wat betreft de 'bruine' vervuilingagenda als de 'groene' ecologische agenda, als ook de discussies over de verstedelijking van armoede en de kwaliteit van het stedelijk bestuur. Wel is duidelijk dat de auteurs veel recente studies gedaan door onderzoekers uit het Zuiden zelf, nog niet hebben meegenomen in hun discussie (zoals de vele artikelen in *Environment & Urbanization* en *Habitat International* die over deze vraagstukken gaan).

Het boek is vooral bedoeld als inleiding in planning en huisvesting in een mondiale context voor studenten, en daarvoor is het zeer geschikt. Door zijn historische en politiek-economische benadering is het beter in staat om de beweegredenen aan te geven voor beleidskeuzes en veranderingen in het beleid te verklaren dan meer sector-specifieke planningsboeken, zoals het eerder genoemde boek van Devas en Rakodi. Het is dan ook aan te bevelen voor studenten die zich op internationale ontwikkelingsstudies richten, maar meer nog voor studenten die weinig of geen kennis hebben van situaties buiten Europa en de Verenigde Staten. De auteurs maken volstrekt duidelijk hoe anders de regionaal specifieke situaties zijn tegen de achtergrond van verschillende sociaaleconomische en culturele stelsels en dat dergelijke lokale kennis nodig is om effectief te kunnen plannen voor huisvesting, waarin armoede

Signalementen

wordt gereduceerd. Deze benadering is dan ook de sterke kant van het boek; aangevuld met artikelen over Zuid-Azië, zoals die van Harris (2003) en het boek van Baud en de Wit (2008), is het een aanwinst voor het tertiaire onderwijs.

Isa Baud (i.s.a.baud@uva.nl) is hoogleraar Internationale Ontwikkelingsstudies bij de afdeling Geografie, planning en internationale ontwikkelingsstudies aan de Universiteit van Amsterdam.

Literatuur

Baud, I.S.A. & J. de Wit (2008) *New Forms of Urban Governance in India*, Sage, Delhi

Devas, N. & C. Rakodi (1993) *Managing Fast-growing cities*, Longman, London

De Zwaan, A. (2008) 'Hier heerst de mentaliteit van de voorstad: veilig, comfortabel, maar ook onbeduidend', *NRC Handelsblad*, 5 januari, p. 13

Friedmann, J. (2005) *China's Urban Transition*, University of Minnesota Press, Minneapolis

Harris, N. (2003) 'Globalisation and Management of Cities', *Economic and Political Weekly*, jg. 38, nr. 25, p. 2535-2543

Hordijk, M. (1999) 'A dream of green and water: community based formulation of a Local Agenda 21 in peri-urban Lima', *Environment and Urbanization*, jg. 11, nr. 2, p. 11-30

Wonen in Oost-Europa.

Willem Kwekkeboom (2007) *Wonen in Oost-Europa. Van Sofia tot Tallinn*, 010 Publishers, Rotterdam, 320 p., ISBN 9789064506383, € 29,50

Tot 1989 waren Estland, Letland, Litouwen, Polen, Tsjechië, Slowakije, Hongarije, Roemenië, Bulgarije en Slovenië communistische dictaturen.

Particuliere aannemers en ontwikkelaars bestonden niet, het woord 'hypotheek' moest nog worden uitgevonden en een kadaster functioneerde nauwelijks. Tegenwoordig zijn de tien landen kampioenen van de vrijemarkteconomie. De grote voorraad staatswoningen is massaal geprivatiseerd.

Wonen in Oost-Europa beschrijft de huisvestingssituatie die het gevolg is van de nieuwe politiek. De schrijver en de fotograaf nemen de lezer mee op reportage in de tien nieuwe lidstaten van de Europese Unie. In de reisverhalen en de interviews komen vragen aan de orde als: hoe is het als (bijna) iedereen eigenaar-bewoner is? Wie zijn de nieuwe ondernemers in het wonen? Is de woningcorporatie in opkomst? Is stedelijke vernieuwing net zo actueel als in het westen? Is er echt zoveel armoede op het platteland? Hoe komen starters aan een woning?

Het boek begint met een overzicht van de geschiedenis van de huisvesting in Oost-Europa van 1945 tot nu en sluit af met de belangrijkste kengetallen per land.

Re-public

ZUS, Elma van Boxtel & Kristian Koreman (2007) *Re-Public. Naar een nieuwe ruimte-politiek*, NAI Uitgeverij, Rotterdam, Nederlands/Engels editie, 160 p., ISBN 9789056626259, € 24,50

Met het boek Re-public brengt het Rotterdamse ontwerp bureau ZUS een krachtig statement over de toekomst

van de hedendaagse stedelijke ruimte en de rol die elke ontwerper werkzaam in de stad, vandaag dient op te nemen. Centraal in het werk van ZUS staat een onderzoekende houding die expliciet grensoverschrijdend is. Hun projecten variëren van microniveau tot macroniveau: van kledij en design, via architectuur en stadsontwerp tot grootschalige landschappelijke interventies. 'Schaal is het medium', aldus ZUS, 'het aftasten en herdefiniëren van de grenzen de uitdaging.' Die grenzen betreffen zowel die van het vakgebied zelf als de fysieke en politieke grenzen van het stedelijke landschap. Thema's als multiculturaliteit, integratie, orde en openbaarheid spelen hierbij een grote rol.

Hun fascinatie voor de openbare ruimte heeft het duo met succes in een aantal projecten ingezet. De opdracht voor de inrichting van een landgoed in Groot Bijgaarden bij Brussel en het ontwerp voor het centrale park voor de wereldexpo in Shanghai, een project momenteel in uitvoering, getuigen daarvan. Met haar 'ongevraagde adviezen voor de stad' onderneemt ZUS bovendien pogingen om een aantal politieke thema's opnieuw aan de orde te stellen, de krachten die werkzaam zijn in het stedelijke veld zichtbaar en bespreekbaar te maken en de rol van de ontwerper in dit spanningsveld te herijken.

Column O. Naphta

Gebieden, Crisis en Orde

Na een poosje, weten jullie, word ik in mijn baan altijd onrustig en mag dan weer eens graag solliciteren naar een nieuwe uitdaging, om een versleten neologisme te gebruiken. Niemand weet wat een uitdaging is. Naarstig spuurwerk in de zaterdagkranten leverde een pracht van een uitdaging op. In Rotterdam vragen ze een "Afdelingshoofd Gebieden, Crisis, Orde". Je moet contact opnemen met de dubbel getitelde mr. drs. Littooi. Die naam trof mij omdat mijn juf van de eerste klasse der lagere school zo heette. Juffrouw Littooi was streng en rechtvaardig, uitgedost met een grijze knot, een snerpende stem en een latje waarmee ze wel eens een mep verkocht. Toen ik eens het inktpotje in mijn bank had omgekeerd op mijn knoeilap die mijn moeder had gemaakt van afgeschreven onder- en bovengoed en daarin, vanwege onvoldoende capillaire werking van de lap ook het jurkje van het meisje in de bank voor mij had betrokken, kreeg ik een gevoelige tik op mijn vingers. Dat vond ik volstrekt normaal. Ik heb het mijn leven lang dan ook nooit begrepen op al die zeurende types die wetten en regels overtreden en vervolgens bij straffen moord en brand schreeuwen. Kraker, verkeersovertreder, plagiaatpleger, politiepester, inbreker, oplichter en overeenkomstige types die me handenvol belastinggeld kosten, het zijn allemaal treurige voorbeelden van een van de mooiste observaties van mijn lievelingsfilosoof Nietzsche: "Der Verbrecher ist häufig seiner Tat nicht gewachsen: er verkleinert und verleumdet sie." Lees meteen het hele boek waarin dat staat: *Jenseits von Gut und Böse, zur Genealogie der Moral* (1885) en je hebt minstens een paar verlichte weken. Het ergste zijn natuurlijk de overtreders die er politieke en maatschappijhervormende smoezen bijhalen om zich andermans have en goed toe te eigenen. Dubbel straffen, zou ik zeggen.

Na de gebruikelijke aanprijzingen: "modernste haven ter wereld", er werken "mensen die durven", "professionele concernstaf" met "daadkracht, flexibiliteit en gedreven-

heid" enzovoort, volgt: "De afdeling Gebieden, Crisis en Orde regisseert en coördineert het integraal veiligheidsbeleid voor de gemeente Rotterdam en houdt zich vooral bezig met het taakveld 'gebieden, crisis en orde' en het tegengaan van radicalisering." Mag een eerstejaars zo'n zin opschrijven? Gaaf voorbeeld van tautologie. Wat doet zo'n afdelingschef? Uitvoering geven aan wijkveiligheidsprogramma's (samen met de politie, justitie, de veiligheidsregio(?)), aansturen, overleggen, proactief optreden als Feijenoord tegen Ajax speelt, optreden als troubleshooter bij openbare ordeverstoringen en, jullie raden het nooit: 'crisismanager bij crises en calamiteiten'. Crisismanager van crises.

Wat moet je daarvoor kennen en kunnen of zijn? Inspirerend, vernieuwend, gericht op de ontwikkeling van je medewerkers, academisch werk- en denkniveau, aantoonbare ervaring met veiligheidsbeleid (een pre), bestuurssensitief, omgevingsbewust, gevoelig voor het politieke krachtenveld, goede communicator. Net als jullie die dit nu leest, ben ik natuurlijk al uren doende mijzelf als het ware een assessment op te leggen, af te nemen, of hoe zeg je dat. Ondergaan denk ik. Maar jezelf ondergaan is al net zo'n tautologie als waarmee deze personeelsadvertentie is volgeschreven. Zo'n assessment kan tot de procedure behoren.

Zou juffrouw Littooi voor de functie in aanmerking zijn gekomen? In een stoute droom zie ik haar een assessment ondergaan. Orde houden ging haar moeiteloos af en de eerste de beste schijn van een crisis mepte ze er meteen uit. Doeltreffender kun je voor zo'n functie al niet communiceren. In mijn herinnering had ze minstens honderd jaar ervaring. Haar grootste pre was dat ze vermoedelijk wars was van vernieuwing en vage smoesjes over inspiratie. Bij het schoolbestuur kon ze een potje breken en ze was zo omgevingsbewust als de pest en achteraf hoop ik vurig dat ze een hekel had aan bestuurlijke sensitiviteit. Wat een pre's, toeval bestaat niet.

**Amsterdam institute for Metropolitan and
International Development Studies (AMIDSt)**

AMIDSt lecture series

www.fmg.uva.nl/amidst

"A FRAMEWORK FOR THE STUDY OF ALTERNATIVE FUTURES FOR CHANGING LANDSCAPES, AND TWO EXAMPLE STUDIES."

The lecture will share the framework which I and my research colleagues have used for several years in studying landscape planning options for important regions undergoing rapid changes. It will address the questions when can landscape planning be useful in understanding a large landscape planning study, and especially when there is considerable uncertainty regarding assumptions about the future. I will present two case studies illustrating study of urban regions: urban La Paz, capital city of Bolivia, California San, Mexico and the non-CIS design of Park View project in Havana, May.

Carl Steinitz
March 20th, 2008

Carl Steinitz, Assistant and Victoria Miller, Research Professor of Landscape Architecture and Planning, has been teaching at the Harvard Graduate School of Design since 1965. His interests are reflected in his teaching with emphasis on landscape change, analysis of landscape analysis, urban planning, and landscape planning and design.

15.30-17.00 hrs
Euclides
Plantage Muldergracht 22-24
1018 TV Amsterdam





Overzichtsfoto van Delfzijl Noord vanaf een in aanbouw zijnde toren