AARDRIJKSKUNDE WONEN IN NEDERLAND H. 3 + 4

3.1 WONEN IN EEN STEDELIJKE OMGEVING

Vergeleken met andere landen hebben de grote steden in Nederland een geringe bevolkingsomvang, geen enkele grote gemeente heeft meer dan 1 miljoen inwoners; de grootste gemeente, Amsterdam, heeft er 838.000. De centrale stad met het verstedelijkte platteland eromheen noem je een stadsgewest. Slechts drie stadsgewesten in Nederland hebben meer dan 1 miljoen inwoners, de meeste grote stadsgewesten liggen ten zuiden van Haarlem-Zwolle. Een agglomeratie is een stad met daaraan vastgegroeide (voor)steden en dorpen. Een stadsgewest is een stad met daaromheen kleinere plaatsen die samen een functioneel geheel vormen. Een stedelijk gebied zijn stadsgewesten die aan elkaar gegroeid zijn.

Er zijn twee relaties tussen de hoofdkern en de gemeenten eromheen.

* Woon-werkrelaties: mensen zoeken werk in een andere gemeente binnen het stadsgewest waar ze wonen. Het is een soort regionale arbeidsmarkt. Hetzelfde zie je op de woningmarkt.
* Voorzieningen in de centrale stad: bewoners van het verstedelijkte platteland gaan naar de binnenstad voor voorzieningen. Het verzorgingsgebied van centrale steden is groter dan de steden zelf.

Elke bouwperiode zorgt voor kenmerkende gebouwendichtheid, stratenpatroon, inrichting en bewoners.

Opbouw steden:

* Historische binnenstad en stadscentrum: komt uit de middeleeuwen, oude gebouwen voor handels- of bestuursfunctie, stadsgrachten. Oude kerken en kloosters. Woonfunctie is minder belangrijk. Veel horeca en winkels. Vaak een vrij compact stadsdeel, smalle wegen, eerst vulden de steden de lege plekken binnen de stadswallen- of muren op. Sommige steden hebben geen historische binnenstad, door industriële ontwikkelingen in de 19e eeuw groeiden daar verschillende dorpen aan elkaar. Alle steden hebben een centraal zakencentrum (cbd) met winkelvoorzieningen en kantoren.
* Negentiende-eeuwse arbeiders- en industriewijken: ligt tegen de binnenstad aan, tussen 1870 en 1900. Langs een spoorlijn of bij een haven aan een kanaal of rivier. Kleine woningen dicht bij de fabriek en dicht op elkaar. Niet berekend op modern verkeerd en weinig groenvoorzieningen. Rijke industriëlen vestigden zich buiten de arbeiderswijken, zij bouwden grotere huizen. Vaak gerenoveerd of gesaneerd.
* Vooroorlogse stadswijken: tussen 1900 en 1940, urbanisatie zette door. De overheid ging zich steeds meer met de woningbouw bemoeien, er kwam een Woningwet en woningcorporaties. Liggen verder van het centrum, grotere huizen, meer groen, vaak erkers en glas-in-loodramen. Langs uitvalswegen grotere huizen die nu kantoren zijn.
* Naoorlogse wijken: na 1945, enorme woningnood, snel en goedkoop bouwen met systeembouw. Etage- of portiekwoningen, hoogbouw (jaren 60/70) om snel de bevolking te huisvesten. Het woonoppervlak nam in de loop van de jaren toe en er kwam meer groen. Laag voorzieningenniveau. Vanaf jaren 70 meer oog voor verkeersveiligheid en woonwensen. Aanleg woonerven en bloemkoolwijken.

In de jaren 60 begon de suburbanisatie, het platteland rondom de centrale steden verstedelijkte daardoor snel. **Groeikernen** moesten voorkomen dat alle dorpjes te sterk zouden groeien en het platteland te veel zouden versnipperen. Hier moesten migranten worden opgevangen die binnen het stadsgewest werkten. De stedelijke bevolking verarmde door het selectieve vertrek uit de stadswijken. Nadelen van suburbanisatie: files, milieuprobleem, ruimteprobleem, energieprobleem. Om dit te stoppen voert de overheid het compactestadbeleid; mensen moesten weer naar de stad gelokt worden; lege plekken werden volgebouwd en woningen werden opgeknapt, het zorgt voor verdichting van de steden. In de jaren 90 kwam het Vinex-beleid; er werden grootschalige nieuwbouwwijken gebouwd die tegen de rand van de centrale stad liggen, er is veel afwisseling tussen bouwstijlen in **Vinex-wijken** (uitleglocaties). 3 aspecten van het beleid van stedelijke vernieuwing: het vernieuwen van woningen (sanering, renovatie, nieuwbouw), verbetering van leefomgeving, meer aandacht voor bewoners.

Bij gentrification worden oude gebouwen opgeknapt en komen er nieuwe bewoners in.

3.2 WERKEN AAN LEEFBAARHEID

De leefbaarheid van stadswijken verschilt sterk en hangt samen met bijvoorbeeld het type woningen, de aard van de voorzieningen en bewoners.

Om de leefbaarheid in een buurt te meten wordt een **buurtprofiel** opgesteld. Die bestaat uit drie kenmerken:

* **Woningkenmerken**: ouderdom, woningtype, eigendomsverhoudingen, staat van onderhoud en prijzen.
* **Bewonerskenmerken**: grootte van huishoudens, etniciteit, inkomen en gezinsfase.
* **Woonomgeving**: ligging en de afstand tot de **buurtvoorzieningen**.
* Een belangrijk aspect is hoe de openbare ruimte wordt beleefd door bewoners en bezoekers. **Subjectieve veiligheid** (hoe veilig je je voelt) en **objectieve veiligheid** (geregistreerde criminaliteit).

De leefbaarheid wordt beter als mensen elkaar kennen en de onderlinge betrokkenheid groot is 🡪 **sociale cohesie**. De cohesie wordt ook bepaald door factoren waarop bewoners minder greep hebben:

* Leeftijdsopbouw (compactestadbeleid), in wijken met oudere bewoners is meer eenzaamheid. Sociaaleconomische samenstelling (huur- en koopwoningen), ruimtelijke segregatie is niet zo groot. Etnische samenstelling zorgt voor spanningen door etnische segregatie.

Door **wijkvoorzieningen** kan de sociale samenhang in een wijk bevorderd worden. Door de decentralisatie van de zorg gaan er overheidsdiensten naar de gemeenten en meer beroep op buurtgenoten voor zorg 🡪 goed voor sociale samenhang. Er zijn steeds meer basisscholen in wijken door de vergrijzing.

**Stadsvernieuwing**: steden worden opnieuw ingericht 🡪 renovatie en sanering van wijken en buurten. Voor de bewoners van de stadswijken gaat het bij herinrichting vooral om de leefbaarheid. **Herstructurering** als het in de steden om forsere ingrepen gaat, de woningvoorraad en bevolkingssamenstelling veranderd. Vele bij stationslocaties of oude fabrieksterreinen. Veel sloop en nieuwbouw en er komen nieuwe functies in de wijk. Kan leiden tot grotere woningnood, verplaatsen van problemen naar andere wijken, oorspronkelijke bewoners zijn soms de dupe.

3.3 STAD VAN DE TOEKOMST

In steden is de concurrentie om ruimte erg groot. Het is niet makkelijk een visie op de stad van de toekomst te ontwikkelen waarbij rekening gehouden wordt met alle belanghebbenden. Bij (her)inrichting moeten stadsbesturen letten op:

* De leefbaarheid van de stad.
* De stedelijke economische ontwikkeling die zorgt voor inkomsten, werk en centrale voorzieningen.
* Een duurzame inrichting.

Door de globalisering versnelde de ontwikkeling van arbeidsintensieve bedrijven die naar lagelonenlanden gingen in de jaren 90. Voor steden in hoogontwikkelde landen liggen kansen in de **kenniseconomie**, daar staat technische kennis, innovatie en creativiteit centraal. Het aantal werknemers in de kenniseconomie is erg hoog.

Een **science park** is een bedrijventerrein waarop bedrijven met een wetenschappelijke of technologische inslag en onderzoekinstituten te vinden zijn. De korte afstanden tussen bedrijven, organisaties en overheid op en nabij een science park vergemakkelijken de onderlinge contacten en de uitwisseling van informatie. De onderzoeksbureaus en universiteiten maken ook gebruik van **zakelijke dienstverlening**.

* Brabantstad (Eindhouven/Zuidoost-Brabant) veel innovaties.
* Wageningen (voedsel), Nijmegen (gezondheid), Groningen (Energy), Enschede (ICT), Leiden (biomedisch onderzoek).

Sommige steden richten zich op creatieve bedrijven en organisaties die zich bezighouden met architectuur, design, mode, media, gaming, cultureel erfgoed, muziek en film. De werkgelegenheid in deze sector groeit.

De creatieve sector heeft baat bij broedplaatsen waar innovatieve en creatieve bedrijfjes tot ontplooiing kunnen komen in kleine werkplaatsen en waar niet alles is vastgelegd. Je vindt ze vaak in de buurt van oude stations, haventerreinen en oude industriegebieden. Als de nieuwkomers over een wat hoger inkomen beschikken, kunnen ze het proces van gentrification op gang brengen.

De moderne stedelijke economie biedt minder kansen voor laagopgeleiden **🡪 duale arbeidsmarkt**. De stedelijke overheid heeft veel te maken met de nadelige sociaaleconomische positie van laagopgeleiden op de arbeidsmarkt.

In steeds meer steden wordt toegewerkt naar het concept van de **duurzame stad**; zo min mogelijk energie en water verbruik, minder afval door hergebruik van materialen, duurzame energie en voorkomen van lucht- en watervervuiling. In een duurzame stad wordt een zo klein mogelijke ecologische voetafdruk nagestreefd. Voorbeelden: stadsverwarming, zonnepanelen, fiets i.p.v. auto. Een mentaliteitsverandering is noodzakelijk.

In een **smart city** gebruik je moderne digitale communicatietechnieken om allerlei vormen van dienstverlening zo efficiënt mogelijk te laten verlopen met als doel de kwaliteit van het dagelijks leven te verbeteren. De betekenis van ICT neemt toe.

Stad van de toekomst door intensieve samenwerking tussen burgers, bedrijven en overheid 🡪 **publiek-private samenwerking**. Een groot voordeel is dat beide partijen hun kennis en financiële risico’s delen. Bouw van dubbele tunnel in Maastricht en project Mariënburg in Nijmegen.

4.1 RANDSTAD OF RANDSTEDEN?

De rijksoverheid rekent in ieder geval Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Almere, Amersfoort, Delft, Dordrecht, Haarlem, Haarlemmermeer, Hilversum, Leiden, Purmerend, Zaanstad en Zoetermeer tot de Randstad. Binnen de Randstad liggen acht stadsgewesten; steden met het omliggende verstedelijkte gebied. Het verstedelijkte platteland bij de centrale steden ligt in het open middengebied: het **Groene Hart**.

Je kunt een tweedeling maken tussen de Noordvleugel en de Zuidvleugel.

* **Noordvleugel**: Groot-Amsterdam is de vestigingsplaats van hoofdkantoren van internationale onderneming en financiële dienstverlening. Grote culturele en educatieve functie. De **mainport** Schiphol is erg belangrijk. Gebied langs het Noordzeekanaal en bij Zaanstad is economisch belangrijk. Aalsmeer, tuinbouw, haven en industrie. Groot-Utrecht fungeert als een verkeersknooppunt tussen de Randstad, de rest van Nederland en het Europese achterland. Utrecht is een dienstenstad.
* **Zuidvleugel**: Den Haag, Rijnmondgebied met Rotterdam en de Drechtsteden. Minder dynamisch dan de Noordvleugel. Meer economische diversiteit in Rotterdam 🡪 meer architectuur. Groot-Den Haag is het centrum van het politieke bestel. Internationaal van belang met het Internationaal Gerechtshof.

Het verstedelijkte platteland in de Noordvleugel staat onder druk door de uitbreidingen; Noord-Holland, Zuid-Flevoland en langs de A1. De Zuidvleugel groeit minder snel naar België, Zeeland en belangrijke verkeerswegen naar het Europese achterland.

Alle centrale steden van de Randstad hebben naast hun regionale functie ook **grootstedelijke functies**; de verzorgingsgebieden reiken tot alle uithoeken van Nederland. Voor de verzorgingsgebieden is de Randstad het politieke, economische en culturele hart.

De randstad werkt niet in totaliteit als een samenhangende eenheid. De randstad is meer een losse verzameling van stadsgewesten. Er zijn relatief weinig mensen die in de Zuidvleugel werken en in de Noordvleugel wonen of andersom. Hetzelfde geld voor mensen die op zoek zijn naar een woning. Opgedeeld in veel verschillende gemeentes en provincies. De organisatie van vervoer is versnipperd; het is verdeeld in meerdere vervoersregio’s en vallen onder de verantwoordelijkheid van verschillende provinciale besturen 🡪 een betere organisatie zou de samenhang van de Randstad als geheel ten goede doen.

Een **stedelijk netwerk** (groep samenwerkende steden die elkaar door gezamenlijke ruimtelijke visie economisch versterken, ook op cultureel en sociaal terrein) zou de Randstad economisch sterker maken. Elke centrale stad werkt afzonderlijk als een soort magneet op mensen en bedrijven in de directe omgeving.

Bestuurlijk is de Randstad versnipperd over 4 provincies en veel regio’s. Er zijn plannen geweest om het meer een eenheid te maken maar die zijn nooit doorgegaan. Binnen de Randstad komen wel allerlei bestuurlijke netwerken voor.

4.2 METROPOOL IN EEN GROENBLAUWE DELTA?

Eerst was een van de doelstellingen van het spreidingsbeleid (**ruimtelijke beleid**) een rechtvaardige verdeling van werk en inkomen over heel Nederland. Nu is de gedacht dat concentratie van investeringen in de Randstad meer economisch rendement kan hebben dan investeren in de periferie van Nederland.

Om het internationale bedrijfsleven aan te trekken moet het vestigingsklimaat in de stedelijke gebieden versterkt worden. Een **metropool** is een stad die op het wereldtoneel economisch, politiek en cultureel een grote rol speelt.

* Harde vestigingsfactoren: universiteiten, onderzoeksinstellingen, adviesorganisaties, uitwisseling van kennis, afzetmogelijkheden.
* Zachte vestigingsfactoren: goede woonomgeving voor hoogopgeleid personeel.

**Randstad 2040** is een **structuurvisie** over de toekomstige ontwikkeling en inrichting van de Randstad. In de Noordvleugel verwachten ze een sterke toename van bewoners, dus is een schaalsprong naar Almere nodig. De Zuidvleugel is een meer ontspannen regio met een mindere bevolkingsgroei die zich richt op de creatieve industrie, wonen en recreatie. Er komt stadsvernieuwing op oude fabrieksterreinen en de mainport blijft belangrijk, daar moet meer duurzame energie komen. Het Groene Hart wordt onderdeel van de groenblauwe delta. Samen met het IJsselmeergebied en de kuststrook moet er een gevarieerd open landschap ontstaan voor landbouw, recreatie en natuur. Duurzaam ingerichte landschappen met metropolitane parken aan de rand via **sectorbeleid**; beleid waarbij de overheid zich bezighoudt met bepaalde sectoren binnen de samenleving.

De Randstad concurreert met andere stedelijke gebieden in Europa zoals Madrid, Milaan en Frankfurt. De relatieve positie van Amsterdam verbeterde wel.

Zwakten van de Randstad:

* Relatief kleinere arbeidsproductiviteit en het achterblijven van de uitgaven voor research en development (R&D).
* Relatief kleine bevolkingsomvang 🡪 minder agglomeratievoordelen.
* De bereikbaarheid, vooral in de Zuidvleugel, moest verbeteren.
* Internationale bereikbaarheid per spoor (hsl) blijft slecht.

In het Groene Hart is door metropoolvorming steeds meer vraag naar ruimte, dat gaat ten koste van de natuur 🡪 verstening. De beschikbare ruimte is beperkt, daarom moeten er verschillende belangen tegen elkaar afgewogen worden.

De regering moet keuzes maken in welke projecten ze gaan uitvoeren; de sleutelprojecten daar zullen in eerste instantie de investeringen plaatsvinden. Het moeten haalbare en effectieve projecten zijn met internationale uitstraling die veel gaan opleveren. Publiek-private samenwerking is hierbij belangrijk.

* Noordvleugel: Zuidas bij Amsterdam
* Zuidvleugel: Tweede Maasvlakte, snelweg A4 tussen Delft en Schiedam.