Nederland als leefomgeving

Hoofdstuk 2:

De leefbaarheid van steden en stedelijke gebieden

**Hoofdstuk 1/ Steden en stedelijke gebieden in soorten en maten**

Paragraaf 1.1 Drie soorten steden in Nederland

De steden in Nederland kun je in drie groepen opsplitsen aan de hand van ouderdom en functie. De drie groepen zijn:

1. Historische steden

Deze steden hadden vaak voor 1870 al een stedelijke uitstraling. Vaak zijn ze tot steden uitgegroeid door de aanwezigheid van een stapelmarkt, die onmisbaar was voor de internationale handel. De steden profiteerden hiervan mee. Hierdoor moet de historische binnenstad uitbreiden. Na 1870 komt er een groeiperiode, vaak veroorzaakt door de opkomst van de industrie. Hierdoor ontstaat een gordel van 19e-eeuwse woonwijken rondom de binnenstad. Deze wijken zijn vaak van lage kwaliteit.

Na 1950 ontstaan in deze steden de dienstencentra. Hierdoor komt weer groei en komt er een nieuwe gordel woonwijken om de 19e-eeuwse wijken. Tussen ’60 en ’70 zijn dit vooral woonflats, daarna komen de woonerven.

1. Industriesteden

Na 1870 komt de industrialisatie pas op gang in Nederland. De meeste industrieën vestigen zich bij de plek waar grondstoffen gewonnen worden of daar waar veel arbeidskrachten zijn. Er zijn dus twee soorten industriesteden:

-Industriesteden door de nabijheid van een grondstof

In Noordoost-Nederland groeiden de steden door de turfwinning. Aan het eind van de turfwinning kregen deze steden dus te maken met grote werkloosheid.

In Zuid-Limburg bepaalde de winning van steenkool de opbouw van steden. Toen de mijnen rond ’60-’70 gesloten werden ontstonden ook hier grote problemen met werkloosheid.

-Industriesteden door de aanwezigheid van goedkope arbeidskrachten

Dit is vooral belangrijk bij arbeidsintensieve industrie als textiel en leer. Deze industrieën vestigden zich in Brabant en Twente. Na 1960 vertrokken deze bedrijven naar lageloonlanden. Om werkloosheid te voorkomen werd met overheidssteun nieuwe werkgelegenheid aangetrokken, net zoals bij de industriesteden door de nabijheid van een grondstof overigens.

1. Beleidssteden

Door suburbanisatie rond 1970 werd de vrije ruimte in de Randstad bedreigd. Om dit te reguleren wees de overheid gebieden aan die de suburbanisatie moesten opvangen. Er zijn verschillende soorten beleidssteden:

1. Groeisteden en groeikernen door spreidingsbeleid
2. De groeisteden (bijv. Groningen, Zwolle, Breda)

Historische steden werden aangewezen als groeistad. Deze steden kregen geld om bedrijven aan te trekken en woonwijken van hoge kwaliteit aan te leggen.

1. De groeikernen (bijv. Hoorn, Purmerend, Houten)

Aan de buitenkant van de Randstad werden door de overheid groeikernen aangewezen. Ook deze gebieden kregen van de overheid geld om een aantrekkelijk woonmilieu te creëren.

1. Vinex-wijken door concentratiebeleid

Na 1990 wilde de overheid de groei van steden opvangen door concentratiebeleid. Hierdoor ontstond een nieuwe groep stedelijke gebieden: vinex-wijken. Deze wijken moeten de wildgroei van stedelijke expansie beperken.

Paragraaf 1.2 Van stad naar stedelijk netwerk

Een stad functioneert als een samenhangend geheel. Deze samenhang groeit met de tijd. De ontwikkeling hiervan is in vijf fases te onderscheiden.

1. De compacte stad (tot 1920)

De stadskern met wat wijken eromheen. Wonen en werken liggen dicht bij elkaar.

1. De uitschuivende stad (1920-1950)

Door het groeien van steden komen aangrenzende gemeenten tegen elkaar te liggen.

1. De suburbaniserende stad (1950-1970)

Jonge gezinnen met goede inkomens verlaten de stad en gaan naar de dorpen eromheen. Ze blijven wel betrokken bij de kernstad, waar ze werken etc. De stad en omliggende plaatsen gaan dus bij elkaar horen; een stadsgewest ontstaat.

1. De stedelijke zone (1970-1990)

Stadsgewesten die bij elkaar liggen gaan gebruik maken van elkaars functies, zo ontstaat een stedelijke zone. Ook werken en recreëren vindt in een groter gebied plaats. Dit kan door de verdichting van het wegennet.

1. Opbouw van stedelijke netwerken (na 1990)

Steden moeten door globalisering steeds meer samenwerken om concurrerend te blijven op internationaal niveau. Binnen stedelijke zones is er steeds meer sprake van taakverdeling en specialisering. Zo ontstaat een stedelijk netwerk. In Nederland zijn zes stedelijke netwerken. Als een stedelijk netwerk meer dan 1 miljoen inwoners heeft spreken we van een metropool. In Nederland is dat de Randstad met 6,5 miljoen inwoners.

**Hoofdstuk 2/ Drie groepen stedelijke netwerken in Nederland**

Je kunt in Nederland de stedelijke netwerken in drie groepen verdelen: de Randstad, de halfwegzone en de perifere zone.

Paragraaf 2.1 De Randstad als stedelijk netwerk

De Randstad is weer te verdelen in drie groepen:

1. De stedenring

-de noordvleugel (Haarlem, Amsterdam, Almere, Schiphol)

In Amsterdam vind je veel financiële instellingen en de creatieve- en kennissector.

Bij Schiphol vind je natuurlijk veel transport en logistiek.

-de zuidvleugel (Leiden, Den haag, Rotterdam, Delft)

In Rotterdam vind je de haven met veel logistiek en transport. Den Haag is het bestuurlijke centrum van Nederland. Hier vind je ook veel internationale organisaties.

-De Utrechtse stedelijke zone (Utrecht, Hilversum, Amersfoort)

Het knooppunt van verbindingen en Nederland, ook veel zakelijke dienstverlening. Hilversum is het audiovisueel centrum van Nederland.

1. Het middengebied

Het groene hart; heeft wel last van verstedelijking

1. De overloopzones

Dit is de buitenkant van de Randstad, hier vind je veel groeikernen en vinex-wijken.

Paragraaf 2.2 Stedelijke netwerken in de halfwegzone

Dit is een pendelzone met de Randstad, en de activiteiten van de Randstad stralen ook uit op de halfwegzone. Hier vestigen zich ook steeds meer transportbedrijven langs verkeersaders. In de halfwegzone liggen twee stedelijke netwerken:

1. Arnhem-Nijmegen

Ligt op de weg naar het Ruhrgebied in Duitsland, dus veel logistiek. Ook een kenniscentrum met een grote dienstensector.

1. Brabantstad

Naast transport en logistiek ook hightechindustrie, ICT en elektrotechniek. Eindhoven speelt hierin een belangrijke rol. Na de Randstad is Brabantstad het meest internationaal georiënteerde gebied van Nederland.

Paragraaf 2.3 Stedelijke netwerken in de periferie

De periferie profiteert niet echt van de Randstad omdat die wat ver weg ligt. Hier zijn drie stedelijke netwerken:

1. Groningen/Assen

Door wat hulp van de overheid is daar nu een sterke dienstensector ontwikkeld.

1. Twente

Na het verdwijnen van de textielindustrie verzwakte de economie hier. Hulp van de overheid is hier noodzakelijk. De TUtwente en de medische technologie zijn hier belangrijk.

1. Zuid-Limburg

Dit gebied maakt deel uit van het grensoverschrijdende netwerk met Aken, Luik, Hasselt en Genk. Onderwijs en hightechbedrijven zijn hier belangrijk voor de economie.

**Hoofdstuk 3/ De Randstad als economische motor van Nederland**

Paragraaf 3.1 Mainports als trekpaard

De haven van Rotterdam en Schiphol zijn de belangrijkste motoren van de Randstad. Door toenemende globalisering en de gunstige ligging in Europa zijn het belangrijke knooppunten. Beide zijn mainports met als kenmerken:

1. Internationaal vervoer en transport
2. Omvangrijke vervoersstromen van goederen of passagiers
3. Overslag en wisseling van transportmiddelen.

Een proces van cumulatieve causatie (sneeuwbaleffect) heeft de economische groei op gang gebracht. Transport en logistiek spelen natuurlijk een belangrijke rol.

Paragraaf 3.2 Rotterdam als motor van de zuidelijke Randstad

De haven is een internationaal knooppunt. Ongeveer een kwart van alles wat daar binnen wordt gebracht betreft ruwe aardolie. Daarom is er ook veel petrochemische industrie. Ook moet er vaak van transportmiddel gewisseld worden. Rotterdam zorgt dus voor veel werkgelegenheid.

De havenactiviteiten hebben ook hun uitstraling op de mainportregio. Dit is het gebied dat landinwaarts gekoppeld is aan de mainport. In de mainport is te weinig ruimte voor al dat transport en logistiek, en de mainport is ook moeilijk te bereiken. Daarom verplaatsen deze bedrijven zich naar bijvoorbeeld Venlo, Arnhem en Nijmegen. Van daaruit kunnen ze makkelijk Europa in via de grote verkeersaders.

Paragraaf 3.3 Schiphol als motor van de noordelijke Randstad

Ook schiphol is een internationaal knooppunt van goederen- en personenverkeer. Daarom hebben veel buitenlandse bedrijven daar hun Europees distributiecentrum geplaatst. Ook Schiphol heeft een mainportregio. De luchthavens van Lelystad en Eindhoven profiteren bijvoorbeeld ook van de drukte op Schiphol.

**Hoofdstuk 4/ Vraagstukken van grote en middelgrote steden in Nederland**

Paragraaf 4.1 Wat is een grote of middelgrote stad?

De grote steden zijn A’dam, R’dan, Utrecht en Den Haag. Maar wat is nu een middelgrote stad? Dit hangt af van de soort indeling:

1. Je kunt kijken naar de functie van de stad in het verzorgingsgebied. Middelgrote steden zijn regionale centra zonder nationale functie.
2. Je kunt kijken naar het aantal inwoners in de gemeente. Een (middel)grote stad heeft minstens 100.000 inwoners in de gemeente.
3. Je kunt ook kijken naar het aantal inwoners van de stedelijke kern. Als de kern meer dan 100.000 inwoners heeft kun je spreken van een grote of middelgrote stad.

Paragraaf 4.2 Oplossen van stedelijke problemen: een bestuurlijk-ruimtelijk vraagstuk

De grote en middelgrote steden hebben een aantal dezelfde problemen:

* De bereikbaarheid neemt af
* Ruimtegebrek
* Allochtone migranten
* Ze moeten de economie vernieuwen om concurrerend te blijven

Bij veel oplossingen speelt de overheid een rol. Samenwerking is nodig met gemeenten en provincies. Dit gaat niet altijd soepel. In de Randstad gaat het om 4 grote steden, 168 gemeenten en 4 provincies.

Paragraaf 4.3 Afnemende bereikbaarheid: het congestievraagstuk

1. Congestie: structurele verstopping van wegen

Door toename van de welvaart en het aantal mensen zijn er ook meer auto’s. Hierdoor is het verkeersaanbod groter dan de infrastructuur kan verwerken en krijg je congestie. Er is maar beperkte groei van de capaciteit van de wegen.

1. Congestie op autowegen

De files zijn langer en op meer plaatsen tegenwoordig. Ze ontstaan altijd op bepaalde knelpunten. Doordat er meer files zijn trekken bedrijven uit de Randstad, omdat ze dan makkelijker te bereiken zijn. De overheid heeft een drietal oplossingen/maatregelen om de files op te lossen.

I: Invoering van de kilometerheffing. Deze kilometerheffing kan verschillen per tijdstip of plaats waar gereden wordt. Hierdoor wordt rijden op drukke tijdstippen en plaatsen ontmoedigt. Volgens het boek wil de overheid de kilometerheffing geleidelijk in 2012 in gaan voeren.

II: De capaciteit van de wegen uitbreiden.

Bijvoorbeeld wegen verbreden of verlengen. Om dit snel gedaan te krijgen werken overheid en bedrijfsleven samen. Dit heet een PPS, publiek-private samewerking. Hierdoor wordt vaak efficiënter gewerkt.

II: Bevordering openbaar vervoer.

Goed, goedkoper en frequenter openbaar vervoer kan de drukte verminderen.

1. Congestie in de steden

Hier is een slechte doorstroming van verkeer en een gebrek aan parkeerruimte. De distributie aan bedrijven wordt moeilijker. Ook het bereiken van het centrum wordt moeilijker, waardoor het verzorgingsgebied van het centrum kleiner wordt en bedrijven hier weggaan door tekort aan klanten. Oplossingen zijn autovrije centra of het rijden door het centrum onaantrekkelijk maken (tol en parkeergeld).

Paragraaf 4.4 Ekkersrijt: voorbeeld van een locatievraagstuk

Ekkersrijt is een bedrijventerrein aan de noordrand van Eindhoven. Hier zijn 320 bedrijven gevestigd die werk bieden aan meer dan 10000 mensen. Over de keuze van de locatie van Ekkersrijt is veel nagedacht en werden allerlei aspecten over werkgelegenheid, bereikbaarheid, milieu en economische aspecten bekeken. Men was bang dat koopkracht uit het stadscentrum zou wegvloeien. Het is een voorbeeld van een locatievraagstuk.

Paragraaf 4.5

De multiculturele opbouw van steden: een sociaal-cultureel vraagstuk

*Multiculturele steden*

De meeste steden in Nederland zijn multicultureel. Dat wil zeggen dat er mensen uit allerlei culturen samenleven. De meeste allochtonen wonen in de Randstad. Door de aanwezigheid van veel migranten trekt dit nog meer migranten aan.

*Positieve en negatieve gevolgen van migratie*

Een positief gevolg is dat de verrijking van onze cultuur. We zijn bijvoorbeeld internationaler gaan eten. Negatieve aspecten zijn er ook.

1. Segregatie en polarisatie

Door hun lage inkomen wonen allochtonen veelal in sociale huurwoningen. Ook wonen veel allochtone bevolkingsgroepen vaak bij elkaar. Zo is er sprake van ruimtelijke segregatie. Dit belemmert de integratie. Doordat er op deze manier ook weinig contact is met de autochtone bevolking krijg je culturele afzondering en sociale segregatie. Door de afzondering kunnen tegenstellingen vergroot worden en krijg je polarisatie. Dit kan weer leiden tot allerlei conflicten.

De mate van segregatie kun je weergeven in de segregatie-index. Dit geeft het percentage allochtonen aan dat moet verhuizen om een evenredige verdeling van bewoners over de wijken te krijgen. Een evenredige verdeling heeft een indexwaarde van 0. Als in een wijk maar één bevolkingsgroep woont heb je een index van 100.

1. De duale arbeidsmarkt

Niet-westerse allochtonen hebben vaak een minder goede arbeidspositie. Er is een duale arbeidsmarkt met een verdeling tussen een bovenlaag en onderlaag. Hierin is onderscheid in baanzekerheid, beloning, carrièremogelijkheden etc. Niet-westerse allochtonen zitten vaak in de onderlaag. Twee factoren bepalen deze positie:

1. Opleidingsniveau
2. Discriminatie – werkgevers die eerder een autochtoon dan allochtoon aannemen.

Paragraaf 4.6 Behoud van concurrentiekracht: een innovatievraagstuk

Steden hebben steeds meer te maken met internationale concurrentie. Daarom moet de economie worden aangepast door innovatie. De vernieuwing betreft twee vormen van bedrijvigheid namelijk:

1: vernieuwing van de kennisintensieve sector

Door kenniscentra (universiteiten en onderzoeksinstituten bij elkaar) worden steden aantrekkelijk voor hightechbedrijven.

2: Vernieuwing van de creatieve bedrijvigheid

Een creatieve stad is een stad waar veel mensen bezig zijn met kunst, media en entertainment. In Nederland vind je dit vooral aan de noordrand van de Randstad.

**Hoofdstuk 5/ De leefbaarheid van de stadswijken in Nederland**

Paragraaf 5.1 Leefbaarheid: een lastig verzamelbegrip

Leefbaarheid geeft de mate aan waarin bewoners hun woningen en woonomgeving vinden voldoen aan hun woonwensen en de mate waarin deze veilig, sociaal, schoon en gezond is. Leefbaarheid is samengesteld uit drie elementen:

1. De fysieke leefbaarheid

De kwaliteit van woning en woonomgeving en de beschikbaarheid van voorzieningen.

1. De sociale leerbaarheid

De mate waarin bewoners zich betrokken voelen bij de buurt en haar bewoners. Inkomen, opleiding en culturele achtergrond spelen hierbij een rol. Ook de verblijftijd in de wijk en werkloosheid spelen een rol.

1. De veiligheid

Leerbaarheid heeft zowel een objectieve als subjectieve invalshoek.

De objectieve leefbaarheid wordt bepaald door controleerbare informatie, cijfertjes.

De subjectieve leefbaarheid wordt bepaald door de perceptie/indruk die mensen van hun wijk hebben. Dit is voor iedereen verschillend. Enquêtes spelen een belangrijke rol bij het bepalen van de subjectieve leefbaarheid.

Paragraaf 5.2 Aandacht voor de probleemwijken

In Nederland zijn een aantal wijken met veel minpunten ten aanzien van de leefbaarheid.

Dit zijn probleemwijken of achterstandswijken. De woningen zijn vaak oud en de inwoners verdienen niet veel en hebben een lage opleiding. Ook zijn er veel allochtonen en ouderen en zijn er problemen met de veiligheid. Deze wijken komen vooral in de Randstad voor. Ze krijgen de komende jaren extra geld en aandacht. Allereerst moeten de woningen verbeterd worden. De bewoners van de wijk moeten een toekomstperspectief krijgen; scholing en werk. Daarnaast moeten bewoners meer contact met elkaar krijgen en deelnemen aan het maatschappelijk leven. Voor sociale cohesie is het spreken van de Nederlandse taal belangrijk. Al sinds 1960 probeert de overheid door stadsvernieuwing verouderde wijken op te knappen. Dit kan via sloop of renovatie. Bij sloop wordt gewoon een hele wijk omgeduwd en er een nieuwe voor in de plaats gezet. Bij renovatie worden wijken grondig opgeknapt. De woningen gingen er dus wel op vooruit, maar er werd geen rekening gehouden met de problemen als werkloosheid en vandalisme.

Daarom ging de overheid zich richten op herstructurering van de wijken. Er kwam meer aandacht voor sociale cohesie tussen de bewoners. Dit probeerde de overheid door woningen voor hoge en lage inkomens door elkaar te zetten. Hierdoor zou de ruimtelijke segregatie en polarisatie worden tegengegaan. Woningcorporaties spelen hierbij een belangrijke rol als eigenaren van sociale huurwoningen.

Paragraaf 5.3 De fysieke leefbaarheid: voldoet de woning en de woonomgeving?

In steden staat wijken uit verschillende bouwperioden. Per bouwperiode verschilt het woningtype, de bouwhoogte, de hoeveelheid groen etc. Er zijn 4 bouwperioden te onderscheiden die de basis vormen voor de fysieke leefbaarheid:

1. Woonwijken gebouwd voor 1920

Deze wijken liggen direct tegen de binnenstad. Deze wijken zijn zeer leefbaar en erg in trek bij jonge hoogopgeleiden. Woningprijzen en huur worden hierdoor hoger. Mensen met lagere inkomens worden verdrongen uit deze wijk; je spreekt dan van gentrificatie.

1. Woonwijken uit de bouwperiode 1920-1950

Kenmerkend is een lage bebouwingsdichtheid en veel groen. Door variërende bouwstijlen is er ook een gevarieerd aanbod. De huizen zijn van goede kwaliteit en vooral gezinnen met jonge kinderen wonen hier graag. Eigenlijk alleen in Rotterdam vind je wijken uit deze periode waar de leefbaarheid in de knel komt.

1. Woonwijken uit de bouwperiode 1950-1970

Deze woonwijken zijn na de oorlog uit de grond gestampt. Ze zijn eentonig, van lage kwaliteit en met een minimum aan voorzieningen. Alleen tussen de hoogbouw en woningblokken zijn speelplaatsen en groen aangelegd. Juist hier wordt overlast veroorzaakt door jongeren. Met het toenemen van de welvaart zijn veel mensen hier weggegaan. Hun plek werd ingenomen door mensen met een laag inkomen en immigranten. Hier is een lage fysieke leefbaarheid.

1. Woonwijken gebouwd na 1970

In deze bouwperiode vinden we geen probleemwijken. De woningen zijn ruim, hebben een tuin en verschillen vaak veel van elkaar door bouwstijlen. Er is groen en er is door het kronkelige stratenpatroon vaak veel verkeersveiligheid.

Paragraaf 5.4 De sociale leefbaarheid: is de wijk een sociale eenheid?

De samenstelling van een wijk is erg belangrijk voor de tevredenheid. Als in een wijk veel allochtonen wonen heeft dat vaak een negatief effect op het beeld van de wijk. Ook als ergens veel alleenstaanden wonen wordt dat vaak niet gewaardeerd. Als ergens echter meer dan de helft alleenstaand is, slaat dat beeld in positieve zin om. Dit zijn de studentenbuurten. Hier is de tevredenheid juist erg hoog, ook al zijn de woningen van lage kwaliteit. Als in een wijk veel gezinnen wonen zijn de bewoners vaak tevreden.

De sociale cohesie is een belangrijk subjectief kenmerk. Het geeft de mate aan waarin de bewoners zich verbonden voelen met elkaar en de wijk.

Meerde factoren bevorderen de verbondenheid:

1. Gelijkheid in inkomen, beroep en opleiding en gelijke culturele achtergrond.
2. Het verantwoordelijkheidsgevoel voor de wijk. Bewoners die eigenaar zijn van het huis in plaats van huren zeggen zich meer te willen inzetten voor de wijk.
3. De verblijftijd in de wijk
4. De aanwezigheid van sociale netwerken. Dit leidt tot sociale controle. Bewoners controleren en corrigeren elkaar dan.

Paragraaf 5.5 Sociale veiligheid en leefbaarheid

Sociale onveiligheid is een bedreiger van de leefbaarheid.

Dit geeft de mate aan waarin mensen zich door personen of situaties bedreigd voelen. Een zwaardere vorm van onveiligheid is criminaliteit. Door meldingen bij de politie bij te houden kun je de objectieve sociale onveiligheid bepalen. Door enquêtes kun je weer de subjectieve sociale onveiligheid meten. Zowel kenmerken van de bewoners als de fysieke omgeving hebben invloed op de sociale onveiligheid. Bij veel jongeren en veel werkloosheid is er meer kans op onveiligheid. Verloedering en leegstand van de wijk bevorderen een onveilig gevoel. Erg belangrijk is de inrichting van de openbare ruimte. Geïsoleerde en besloten plaatsen kunnen tot onveilige situaties leiden. Goede verlichting en het met hekken afsluiten van vluchtroutes (staat echt in het boek) kunnen de veiligheid vergroten. Toezicht en camerabewaking in de openbare ruimtes kunnen de veiligheid bevorderen.

Sociale controle is minstens zo belangrijk.

**Bronnen en clips zijn hier niet in verwerkt.**