**Aardrijkskunde**

**Paragraaf 1**

* **Welke soorten steden en stedelijke gebieden komen in Nederland voor?**
Er zijn oude steden met een historische binnenstad, industriesteden en jonge steden met veel recente nieuwbouw. De steden met een historische binnenstad zijn geliefd bij bewoners, bedrijven en toeristen. De historie zorgt in deze steden voor sfeer, een gevarieerde bebouwing en de aanwezigheid van veel cultuur. In de industriesteden en jonge nieuwbouwsteden is er een saai stadshart en een grote eentonigheid in bebouwing.
* **Wat zijn de belangrijkste vraagstukken in onze grote en middelgrote steden?**
De concentratie van mensen en activiteiten in stedelijke gebieden leidt tot vele problemen die opgelost moeten worden. Zoals slechte bereikbaarheid; files door het woon-werkverkeer, verstopte wegen en gebrek aan parkeerruimte zijn uitingen van het probleem. De grote toestroom van migranten heeft geleid tot een grote vraag naar woonruimte en mogelijkheden tot werk. Bedrijven moeten de internationale concurrentie weerstaan via vernieuwingen. Verder is er grote concurrentie om de schaarste ruimte, doordat vele steden in de toekomst een flinke groei van de bevolking kennen. Maar er zijn ook steden waar de bevolking afneemt, waardoor sommige voorzieningen door te weinig klanten niet meer kunnen bestaan.
* **Welke factoren bepalen de leefbaarheid van een Nederlandse stadswijk?**
Leefbaarheid is een subjectief begrip. Het zegt iets over het gevoel dat mensen hebben voor het gebiedje waar ze wonen en waar ze dagelijks mee te maken hebben. Er zijn factoren die invloed hebben op het zich welbevinden in de woonomgeving:
1. De inrichting van de wijk (groen, speelmogelijkheden, parkeerruimte, bereikbaarheid)
2. De aanwezigheid van voorzieningen (basiswinkels, scholen)
3. Het leefmilieu (verkeersdrukte, geluidshinder, stank)
4. De verzorgdheid van de wijk
5. De gemeentelijke dienstverlening

**Paragraaf 2 Steden en stedelijke gebieden in soorten en maten**

2.1 De ruimtelijke opbouw van de Nederlandse stad

* In de Nederlandse steden is er in het middelpunt van de stad een binnenstad die het stadscentrum vormt. Eromheen zijn woonwijken die naar de rand van de stad toe steeds jonger worden, hierdoor is er een verschil in bebouwing en stratenpatroon. De bedrijven zijn aan de rand van het stadscentrum of op grote bedrijventerreinen aan de buitenkant van de stad. Parken zijn verspreid in de woonwijken. Groenzones aan de buitenrand vormen de overgang van de stad naar het landelijk gebied.
* In Nederland zijn drie hoofdgroepen van steden: **historische steden**, industriesteden en beleidssteden.

2.2 Historische steden, industriesteden en beleidssteden

**Historische steden en hun ontwikkeling**

* Historische steden zijn steden met een historische stadskern die voor 1870 al stedelijke allure hadden, door handel en bestuur. Havensteden zoals Rotterdam en Amsterdam hebben hun groei te danken aan de internationale handel. Bij de havens werden goederen opgeslagen in pakhuizen en daar bewerkt en verhandeld, wat zorgde voor veel bedrijvigheid (scheepsbouw, financiële afhandeling). Deze bedrijvigheid hielpen ook steden in het gebied. De handel kende vooral een bloeiperiode in de Gouden Eeuw. Door de economische voorspoed groeide het inwoneraantal en moest de historische binnenstad uitbreiden.
* Na 1870 kwam er een groeiperiode, door de komst van de industrie en de toestroom van arbeidskrachten. In korte tijd werden rondom de historische binnenstad woonwijken gebouwd. Hier is een hoge bebouwingsdichtheid en kent vooral kleine woningen in smalle straten zonder groen.
* Na 1950 ontwikkelden de historische steden zich tot dienstencentra. De werkgelegenheid in de dienstensector en het inwoneraantal groeide. Hierdoor ontstonden nieuwe woongebieden rondom negentiende-eeuwse woonwijken. Hoe ze eruitzien hangt af van de bouwperiode: tussen 1950-1970 werden woonflats gebouwd in een groene omgeving en uniforme rijtjeshuizen. Na 1970 werden de woonwijken ruimer en groener, met gevarieerde eengezinswoningen.

**Industriesteden**

* Rond 1870 kwam in Nederland de industrialisatie op gang. Door de komst van machines kon in grotere eenheden worden geproduceerd en ontstond schaalvergroting. Ambachtelijke bedrijfjes werden fabrieken waar talrijke werknemers massaproducten maakten. Sommige fabrieken kozen een locatie aan de rand van een historische stad, andere nabij het voorkomen van een grondstof of bij een groot aanbod van goedkope arbeidskrachten.
We vinden industriesteden vooral in twee gebieden:
1. **Industriesteden in Zuid-Limburg ontstaan door de nabijheid van een grondstof**
Geleen en het stedelijk gebied Heerlen-Kerkrade groeiden dankzij de mijnbouw van steenkool. De chaotische spreiding van mijnen vormden de stad. Rondom de mijnen ontstonden wijken met mijnwerkerswoningen, die samengroeiden tot steden.
2. **Industriesteden in Twente en Brabant door de aanwezigheid van goedkope arbeidskrachten**
Arbeidsintensieve industrie vestigde zich in landelijke gebieden van Twente en Brabant. Door de mechanisatie in de landbouw kwamen hier veel arbeidskrachten vrij. Twente groeide door de textielindustrie. Tussen 1850 en 1950 nam de omvang van de Twentse Stedenrij sterk toe.
in Noord-Brabant was naast de textielindustrie de productie van schoenen en leer belangrijk. Tilburg was de textielstad, overal vinden we arbeiderswijken. In Waalwijk heeft de schoenen- en leerindustrie de groei bepaald. En Eindhoven had een sterke groei door o.a. de komst van Phillips in 1891.
* Na 1960 kwamen de industriesteden in de problemen, omdat mijnen in Zuid-Limburg sloten vanaf 1965 en veel bedrijven die textiel, schoenen of leer produceerden, verplaatst werden naar lagelonenlanden.
* Door speciaal beleid gericht op de regio’s (**regionaal beleid**) probeerde de overheid te zorgen voor vervangende werkgelegenheid. Hierdoor kwamen nieuwe bedrijven, nieuw werk in onderwijs- en dienstensector, rijksdiensten werden verplaatst en onderwijsinstellingen werden gesticht of kregen meer mogelijkheden.

**Beleidssteden**

* Vanaf 1970 heeft beleid van de rijksoverheid gezorgd voor het ontstaan van een nieuw soort stad. De rijksoverheid wilde een te sterke uitgroei van de steden in de **Randstad** voorkomen.
* Steeds meer jonge gezinnen met een goed inkomen verlieten de centrale stad en vestigden zich in de dorpen in de omgeving. Deze **suburbanisatie** bedreigde de centrale open ruimte (het Groene Hart) tussen de steden. Dus moest de rijksoverheid ze opvangen in aangewezen steden, waardoor dit probleem zou worden verholpen. Er zijn drie soorten **beleidssteden**:
1. **Groeisteden**
De (historische) steden Groningen, Zwolle, Amersfoort en Breda werden aangewezen als groeistad. De steden kregen extra geld om de vestiging van allerlei bedrijven aantrekkelijk te maken, er ontstonden ontsloten bedrijventerreinen. Verder werden er woonwijken gebouwd met een goede kwaliteit, om te concurreren met de woongebieden in de Randstad.
2. **Groeikernen**
Aan de buitenkant van de Randstad werden een aantal groeikernen aangewezen. Alle groeikernen moesten suburbanisatie vanuit de naburige grote stad opvangen. Ook hiervoor gaf de overheid geld om een aantrekkelijk woonmilieu tot stand te brengen.
3. **VINEX-locaties**
Na 1990 wilde de rijksoverheid stedelijke groei opvangen door concentratie. Bij een aantal wat grotere steden worden stedelijke uitbreidingen aangewezen: **VINEX-locaties/wijken**. Ze liggen nabij een autosnelweg om groei van het autoverkeer te beperken en er is goed openbaar vervoer aanwezig.

2.3 Van compacte stad naar stedelijk netwerk

* Steden groeien waarbij geleidelijk een steeds groter deel van het landelijk gebied onder de stedelijke invloedsfeer (**urban field**) wordt gebracht. In de ontwikkeling van steden zijn drie stadia te onderscheiden:
1. **Compacte stad en agglomeratie (voor 1950)**

De **compacte stad**, bestaande uit het stadscentrum met er omheen de eerste wijken, groeien door uitbreiding van wonen en werken aan aangrenzende gemeenten vast. Het zo ontstane stedelijk gebied heet een **agglomeratie**.

1. **Stadsgewest**
Na 1950 laat suburbanisatie het stedelijk gebied groeien. De nieuwe woonwijken van ruimere opzet trokken veel nieuwe stadsbewoners. De mensen bleven wel verbonden met de kernstad, omdat ze er werken, uitgaan en winkelen. Het ontstane stedelijke gebied van de kernstad met de omliggende dorpen heeft veel onderlinge relaties en heet een **stadsgewest**. Na 1960 is er ook sprake van suburbanisatie bij bedrijven.
2. **Stedelijke zone en stedelijk netwerk**
Bij een verdere groei gaan de steden en stadsgewesten in een groter gebied bij elkaar horen, een **stedelijke zone**. De mensen die er wonen, gaan steeds meer van de aanwezige voorzieningen gebruikmaken en recreëren ze in een steeds groter gebied, doordat het wegennet steeds dichter wordt.
* Als de economische relaties binnen de stedelijke zone toenemen en er steeds meer specialisatie (iedere stad binnen het netwerk benut zijn eigen sterke punten zo goed mogelijk) en integratie optreedt, spreken we van een **stedelijk netwerk**. 🡪 economische activiteiten en voorzieningen tussen de steden worden groter.
* Er is sprake van integratie als er door de moderne mogelijkheden van communicatie en transport steeds intensievere vervoersstromen (relaties) ontstaan tussen de steden.
* De bewoners in het gebied van een stedelijk netwerk kunnen gebruikmaken van de **grootstedelijke functies** die in de **leefomgeving** in centrale steden aanwezig zijn (hoogwaardige bedrijvigheid, dienstverlening en voorzieningen op gebied van onderwijs, cultuur en openbaar bestuur). Door globalisering is er voor steden steeds meer noodzaak om samen te werken om de internationale concurrentie aan te kunnen.

**Paragraaf 3 Drie groepen stedelijke netwerken in Nederland**

* Op basis van de nabijheid tot het belangrijkste economische kerngebied de Randstad, zijn er drie groepen stedelijke netwerken: de centrumzone (Randstad), de halfwegzone en de perifere zone.

3.1 De Randstad als stedelijk netwerk

* Het stedelijk netwerk de Randstad is voor Nederland het economisch centrum, die bijdraagt aan de geldwaarde en de bnp.
* De randstad is een voorbeeld van **metropoolvorming**, een metropool is een stedelijk netwerk die groeit naar meer dan een miljoen inwoners. De Randstad heet ook wel de **deltametropool**, door de ligging in de Maas-Rijndelta. De Randstad is een hoefijzervorm (stedenring) met in het midden een open middengebied (het groene hart):
1. **De stedenring**; bestaat uit de twee stedelijke netwerken: de **Noorvleugel** en **Zuidvleugel**:
* **De Noordvleugel**: de noordvleugel van de Randstad is opgebouwd uit twee stedelijke zones:
* **De Amsterdamse stedelijke zone** loopt van IJmuiden en Haarlem, via Zaanstad, Purmerend en Amsterdam naar Almere. De verbindingsassen die hier bij horen zijn het Noordzeekanaal en de autowegen en spoorlijnen die parallel eraan lopen. Amsterdam is met Schiphol door de economische veelzijdigheid en groeikracht de belangrijkste centrale plaats. In Amsterdam vind je een groot deel van de bedrijven en werkgelegenheid nabij het centrum. Aan de zuidkant zijn veel hoofdkantoren van internationale bedrijven en banken, bij Schiphol zijn er bedrijven gevestigd voor de logistiek.
* **De Utrechtse stedelijke zone** omvat de steden: Utrecht, Hilversum en Amersfoort.
Door de centrale ligging in Nederland is de Utrechtse zone een knooppunt van verbindingen via spoor of weg tussen de Randstad en de rest van Nederland. Verder is het aantrekkelijk voor bedrijven in de dienstverlenende sector en er is veel hoogwaardige werkgelegenheid.
* **De Zuidvleugel** van de Randstad loopt van Leiden via Den Haag, Delft, Vlaardingen, Schiedam en Rotterdam naar Dordrecht. Verbindingsassen: spoorlijnen, waterwegen en autowegen. Er zijn twee centrale plaatsen in dit stedelijk netwerk:
* **Rotterdam** is door de zeehaven een kern voor transport en vervoer. Hier komen omvangrijke internationale goederenstromen. Ook is er veel haven gebonden industrie (aardolieraffinage en chemische industrie).
* **Den Haag** is het politiek-bestuurlijk centrum van Nederland met tal van overheidsinstanties, adviesorganen en ambassades. Ook zijn er verschillende internationale organisaties zoals het Internationale Hof van Justitie.
1. **Het open middengebied (Het Groene Hart)**
De Centrale open ruimte van de Randstad is het **Groene Hart**. Hier is veel natuur, dorpen met monumentale boerderijen en mooie stadjes. D.m.v. van **ruimtelijke ordening** probeert de overheid sinds 1958 het volbouwen van het gebied te voorkomen. Dit is niet gelukt, door de toenemende **woningbehoefte** in de stedenring en de plaatsen in het Groene Hart zijn ook gegroeid.
Sinds de Nota Ruimte (2006) geeft de overheid gemeenten in het gebied meer vrijheid eigen plannen te maken. Maar de steden rondom het Groene Hart kunnen beperkt uitbreiden. Behalve voor woningen moet er ook ruimte zijn voor bedrijven, kastuinbouw en recreatie.

3.2 Stedelijke netwerken in de halfwegzone

* Het gebrek aan ruimte en het drukke verkeer in de Randstad hebben naast de vaak minder prettige woningomgeving tot een trek van mensen en bedrijven uit de Randstad naar de **halfwegzone** geleid. Deze zone met stedelijke netwerken ligt het dichts bij de Randstad als economisch centrum.
* De halfwegzone werd een **pendelzone**: een zone met pendelaars (forensen) die wel in de Randstad blijven werken, maar erbuiten gingen wonen. Ook gingen er meer bedrijven vestigen, in de steden langs de transportroutes van de Randstad naar het Europese achterland. De Randstad werd als het ware verlengd in de zuidoostelijke en oostelijke richting. De halfwegzone ontwikkelde steeds meer groeikracht door de vestiging van de bedrijven.
* In de halfwegzone liggen twee nationale stedelijke netwerken:
1. **Het stedelijk netwerk Brabantstad**
De centrale steden zijn Breda, Tilburg, Eindhoven, Helmond en s’ Hertogenbosch. Naast bedrijven die gericht zijn op transport en logistiek is de hoogtechnologische industrie in de regio Eindhoven aanwezig. Deze toptechnologieregio is een belangrijk kennis- en innovatiecentrum (brainportregio). **Brabantstad** is na de Randstad het meest internationaal georiënteerde gebied van Nederland.
2. **Het stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen**
Het is een knooppunt tussen de Randstad en het Duitse Rijn/Ruhrgebied. De fraaie woonomgeving en de aanwezigheid van onderwijsvoorzieningen en kenniscentra maken dit gebied aantrekkelijk voor bedrijven. Logistiek en informatietechnologie zijn de belangrijkste vormen van bedrijvigheid.

3.3 Stedelijke netwerken in de periferie

* De perifere zone ligt het verst van de Randstad af en heeft hierdoor minder kunnen profiteren van de economische uitstraling van de Randstad. Hierin zijn drie nationale stedelijke netwerken belangrijk:
1. **Het stedelijk netwerk Groningen-Assen**
In het verleden heeft regionaal beleid van de Rijksoverheid moeten zorgen voor verbetering van de economische ontwikkeling. Groningen en Assen hebben daardoor een sterke dienstensector kunnen opbouwen, net als de ICT- en energiesector.
2. **Het stedelijk netwerk Twente**
Enschede, Hengelo en Almelo vormen in het oosten van Nederland samen een stedelijk netwerk. Door het verdwijnen van de textielindustrie is de economische structuur sterk verzwakt. Hierdoor waren er nieuwe economische impulsen nodig. Belangrijk is er de combinatie van onderwijs en medische technologie.
3. **Het stedelijk netwerk Zuid-Limburg**
Maastricht, Sittard-Geleen en Heerlen-Kerkrade zijn de centrale steden. De steden maken samen met het Duitse Aken en de Belgische steden Luik en Genk deel uit van een grensoverschrijdend stedelijk netwerk. Europees gezien ligt de regio daarom niet in de periferie.
De internationale oriëntatie van dit gebied en de aanwezigheid van onderwijs en hightechbedrijven vormen de basis van de economische groeikracht. Samen met de regio Eindhoven gaat Zuid-Limburg in de toekomst deel uitmaken van Brainport Regio Zuidoost-Nederland.

**Paragraaf 4 De randstad als economische motor van Nederland**

4.1 Een visie voor 2040

* Een bedreiging voor het economisch kerngebied de Randstad is internationale concurrentie, daarom moet de economische groeikracht behouden blijven en versterkt worden.
* In de **structuurvisie Randstad 2040** kiest de overheid voor vier opgaven voor de toekomst:
1. **Een veilige, klimaatbestendige delta**
2. **Dat wat economisch internationaal sterk is, nog sterker maken**
3. **Een goed leefklimaat scheppen door aantrekkelijke combinaties van wonen, werken, natuur en landschap**
4. Krachtige duurzame steden creëren met een goede **bereikbaarheid**
* De overheid wil de Randstad internationaal ontwikkelen tot een topregio in Europa, door versterken van de economische kerngebieden en kernactiviteiten.
* Kernsteden moeten zich onderscheiden van andere Europese steden, hiervoor moet er goede bereikbaarheid en beschikbare ruimte zijn.

4.2 Factoren die de groeikracht verklaren

* Drie soorten factoren bepalen het voorkomen van de groeikracht:
1. **De aanwezigheid van de mainports Rotterdam en Schiphol:**
* De zeehaven Rotterdam en de luchthaven Schiphol zijn als **mainports** belangrijke knooppunten in de mondiale netwerken van het internationale transport. Door globalisering is de omvang ervan sterk toegenomen.
* Mainports hebben drie algemene kenmerken:
1. Er is intercontinentaal vervoer en transport
2. Er zijn omvangrijke vervoersstromen van goederen en/of passagiers. Containers spelen een belangrijke rol in het goederenvervoer
3. Er is overslag en wisseling van transportmiddelen. Bij transport is er een overstap tussen zeevaart, wegtransport, luchtvaart, binnenvaart en/of spoorweg
* Logistiek (transport en planning van organisatie) is een kernactiviteit in mainports. Dit blijkt door de aanwezigheid van buitenlandse bedrijven die er een Europees distributiecentrum hebben. De nabijheid tot een mainport is dus een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. De aanvoer van goederen in mainports leidt tot veel extra bedrijvigheid.
* De in de Randstad aanwezige **greenports** zijn centra van kennisintensieve vormen van landbouw. Nederland is voor veel producten marktleider, dit zorgt voor veel internationaal transport.
1. **De aanwezigheid van veel hoogwaardige bedrijvigheid**
* Door de internationalisering van de economie is er in Nederland een toenemende specialisatie in kennisintensieve activiteiten en diensten, hierdoor is er in de Randstad hoogwaardige bedrijvigheid (sterk aanwezig: zakelijke en financiële dienstverlening, handel en logistiek). Voor hoogwaardige bedrijvigheid is kennis en kennisontwikkeling nodig, daarom is het opleidingsniveau van de beroepsbevolking in de Randstad hoog, ook zijn er veel internationale kennismigranten.
1. **De aanwezigheid van veel buitenlandse bedrijven**
* De Randstad is een aantrekkelijke vestigingsplek voor buitenlandse bedrijven, omdat een snelle export van goederen of diensten mogelijk is.
* De vestiging van buitenlandse bedrijven is belangrijk door de investeringen en de komst van nieuwe technische kennis. Verder stimuleren ze de concurrentie en zorgen ervoor dat de Nederlandse bedrijven zich continu moeten vernieuwen.
* Buitenlandse bedrijven zorgen ook voor veel directe en indirecte werkgelegenheid.

4.3 Schiphol als economische motor van de Noordvleugel

* De Noordvleugel van de Randstad draagt 31% bij aan de geldwaarde van het bbp. Een groot aandeel hierin vormt de zakelijke en financiële dienstverlening in de Amsterdamse stedelijke zone. Schiphol is erg belangrijk voor de economische groeikracht, doordat veel passagiers intercontinentaal vliegen en overstappen op Europese (continentale) verbindingen.
* Bij het vrachtvervoer domineert het transport van hoogwaardige goederen, waarvoor hoge transportkosten geen probleem zijn. Daarnaast worden er goederen vervoerd waarvoor snel transport een noodzaak is.
* Schiphol levert een forse bijdrage aan de werkgelegenheid: tal van bedrijven die te maken hebben met transport en logistiek, veel internationale bedrijven hebben hun distributiecentrum bij Schiphol geplaatst, een aantal hoofdkantoren van internationale bedrijven op het gebied van financiële dienstverlening en informatietechnologie.

4.4 Rotterdam als economische motor van de Zuidvleugel

* De Zuidvleugel van de Randstad draagt voor 21% bij aan de geldwaarde van het bbp. Rotterdam en Den Haag hebben hierin door hun internationale oriëntatie een groot aandeel.
* Den Haag is het politiek-bestuurlijk centrum van Nederland, maar ook de internationale stad van Vrede en Recht. Vrede en Recht is een cluster van activiteiten waarvan het Internationale Gerechtshof van de Verenigde Staten, allerlei internationale instellingen en de vele internationale conferenties de basis zijn.
* Rotterdam is een draaischijf van omvangrijke internationale goederenstromen, dus transport en logistiek zijn kernactiviteiten. Een kwart van de goederenstromen is ruwe aardolie, die in het havengebied wordt verwerkt door olieraffinaderijen en de chemische industrie. Via pijpleidingen worden de olie en chemische producten getransporteerd naar afnemers elders in Europa.
* Logistieke bedrijven zorgen voor de distributie van de goederen over Europa, vooral via containers. Vaak is er bij de distributie sprake van een wisseling van transportmiddel.
* De economische groeikracht van de Rotterdamse haven is af te leiden uit de jaarlijkse groei van de goederenstroom, ook groeit de verwerking van de goederen. Buitenlandse bedrijven zorgen voor een grote werkgelegenheid in Rotterdam, doordat Rotterdam erg aantrekkelijk is.
* De Rotterdamse haven heeft een aantal pluspunten waardoor de haven beter scoort dan de andere havens in Europa:
* Goede achterlandverbindingen.
* Diepzeehaven, de ligging dicht bij diep vaarwater maakt omvangrijke transportstromen mogelijk. Rotterdam is dus goed bereikbaar voor de grootste zeeschepen.
* Maasvlakte 2 versterkt deze sterke positie nog meer. Er zal meer bedrijventerrein ontstaan voor containeroverslagbedrijven, chemische industrie en distributiebedrijven.

**Paragraaf 5 Vraagstukken van grote en middelgrote steden in Nederland**

5.1 Oplossen van stedelijke problemen: een bestuurlijk-ruimtelijk vraagstuk

* Grote en middelgrote steden (stedelijke gemeenten meet meer dan 100.000 inwoners) hebben een aantal dezelfde problemen:

|  |  |
| --- | --- |
| Probleem | Vraagstuk |
| Ze hebben te maken met een afnemende bereikbaarheid | Congestievraagstuk (5.2) |
| Ze kennen het probleem van ruimtegebrek/ bestemming stedelijke functies | Locatievraagstuk (5.3) |
| Ze moeten omgaan met de komst van groepen met een andere culturele achtergrond (de multiculturele opbouw). | Sociaal-cultureel vraagstuk (5.4) |
| Ze moeten hun economie vernieuwen om de (internationale) **concurrentiekracht** te behouden. | Innovatievraagstuk (5.5) |
| Bestuurlijke daadkracht en samenwerking | Bestuurlijk-ruimtelijk vraagstuk (5.1) |

* Deze vraagstukken hebben een oplossing nodig, omdat ze de ontwikkeling van de steden belemmeren. De overheid speelt een grote rol bij de oplossingen, maar de gemeenten en provincies moeten samenwerken, er is dus ook sprake van een **bestuurlijk-ruimtelijk vraagstuk**.
* Vooral in grote stedelijke gebieden zoals de Randstad, is een grote samenwerking tussen de diverse overheden belangrijk. Er is vaak sprake van bestuurlijke filevorming: de besluitvorming ten aanzien van belangrijke projecten verloopt te traag. Belangrijk is dat gemeenten in **bestuurlijke netwerken** goed samenwerken. Een positief voorbeeld is de vrijwillige **regionale samenwerking** van 36 gemeenten, 8 regio’s en 3 provincies in de Noordvleugel van Randstad: de metropoolregio Amsterdam.

5.2 Afnemende bereikbaarheid: het congestievraagstuk

* **Congestie**: de verstopping van wegen in de stad en van autosnelwegen tussen de steden. Doordat het verkeersaanbod groter is dan het **infrastructuur**. Dit komt doordat: steeds meer auto’s gebruikmaken van de bestaande infrastructuur, de groei van welvaart en het aantal inwoners heeft het **autobezit** verdubbeld en er is meer **autogebruik** doordat mensen zich meer en op langere afstanden verplaatsen, en dit staat dus tegenover de beperkte groei van de capaciteit van het wegennet.
* In de Randstad is de verkeersintensiteit hoog, files ontstaan als de capaciteit van de weg wordt overschreden. Ze zorgen voor reistijdvelies en komen steeds vaker voor.
* Ze ontstaan vaak op fileknelpunten zoals een driebaansweg die overgaat in een tweebaansweg, daar is sprake van capaciteitsdaling. Ook ontstaan ze door een flink verkeersaanbod in de spitsuren.
* De bereikbaarheid van veel plaatsen in de Randstad neemt af en de economische nadelen daarvan worden steeds groter. Hierdoor gaan er steeds meer bedrijven buiten de Randstad naar een beter bereikbare locatie.
* Beleid van de overheid gericht op **verkeer en vervoer (sectoraal beleid)** moet het optreden van congestie op de autowegen voorkomen. Ze denken aan drie soorten maatregelen:
1. **Invoering van de kilometerheffing**
Hierbij gaan automobilisten betalen voor het aantal kilometers dat wordt gereden, afhankelijk van het tijdstip. Het doel is het gebruik van drukke wegen op drukke momenten te ontmoedigen.
2. **Uitbreiding van de capaciteit van de wegen**
Belangrijk zijn projecten die de capaciteit van autowegen verhogen, zoals de aanpak van de A2, waar de autoweg werd verbreed met extra rij- en spitsstroken en de verlenging van de A4 tussen Den Haag en Rotterdam door het groende landschap van Midden-Delfland. Over het laatste voorbeeld was bestuurlijke besluiteloosheid, maar uiteindelijk was het besloten om de weg aan te leggen.
Om dure projecten ten aanzien van de infrastructuur sneller van de grond te krijgen, vaan overheid en bedrijfsleven samenwerken in een **publiek-private samenwerking (PPS)**. Een voordeel hiervan is de vergroting van de financiële daadkracht, de projecten worden sneller afgerond, waardoor ze binnen het budget blijven.
Voorbeelden zijn de Hogesnelheidslijn-Zuid, de Wijkertunnel en de Coentunnel.
3. **Bevordering openbaar vervoer**
Goed en goedkoop openbaar vervoer kan het verkeersaanbod op de autowegen en in de stad verminderen. Belangrijk is de verhoging van de frequentie en een goede afstemming van bus en trein. Maar het aandeel van trein en bus in het aantal verplaatsing kilometers is beperkt, doordat mensen vaak een negatief beeld over openbaar vervoer hebben (onbetrouwbaar en duur).
* Het grote verkeersaanbod in de stad zorgt voor een slechte doorstroming van het verkeer en weinig parkeerruimte. De levering van goederen aan winkels, horeca en bedrijven in de stad (**stedelijke distributie**) gaat met vrachtauto’s steeds moeilijker. De afnemende bereikbaarheid van het stadscentrum bedreigt het functioneren van de bedrijven.
* Je kunt een stadscentrum beschouwen als een **centrale plaats** waar allerlei diensten aanwezig zijn voor de bevolking in het omringende gebied.
De winkels hierin kunnen pas bestaan als ze het minimumaantal klanten krijgen, de **drempelwaarde**. Tegenover de kosten die een winkelier maakt, moet omzet staan. De omzet kun je uitdrukken in het aantal klanten dat nodig is en die het **draagvlak** van de dienst vormen.
Het gebied waar de klanten vandaan komen is het **verzorgingsgebied**. Als de bereikbaarheid van de centrale plaats minder wordt, komen minder klanten hier gebruik maken van de diensten. Het draagvlak wordt dus aangetast en mogelijk wordt de drempelwaarde niet gehaald. De **reikwijdte** van de winkels en andere diensten neemt af en het verzorgingsgebied wordt als het ware kleiner.
* Sommige winkels en bedrijven moeten bij slechte bereikbaarheid verhuizen naar een locatie die goed bereikbaar is en veel parkeerruimte heeft.
* In steeds meer steden wordt de congestie bestreden door een (gedeeltelijk) autovrij centrum. Er worden allerlei maatregelen genomen om het rijden of parkeren van een auto in het centrum minder aantrekkelijk te maken.

5.3 Ekkersrijt: voorbeeld van een locatievraagstuk

* Ekkersrijt is een groot bedrijventerrein aan de noordrand van Eindhoven, het ligt op een **verkeersknooppunt**, de bereikbaarheid is dus goed en er is veel parkeerruimte.
* Vroeger lag dit bedrijvenpark op het grondgebied van gemeente Son en Breugel. Eindhoven moest destijds samenwerken om dit terrein aan te leggen. Inmiddels hoort Son en Breugel door gemeentelijke herindeling bij Eindhoven.
* Ekkersrijt werd veel over gewikt en gewogen. De doorslaggevende maat was het economische belang van de werkgelegenheid. Dit moest worden afgewogen tegenover het belang van de natuur en het belang van de winkels in het stadscentrum (bang voor wegvloeiing van de koopkracht uit de stad).
* Ekkersrijt is een voorbeeld van een **locatievraagstuk**. Het gaat over het nemen van een beslissing over de bestemming van de schaarste ruimte. De toenemende **ruimtebehoefte** maakt het in een vol Nederland steeds moeilijker. Ten aanzien van woongebieden, werkgebieden en verkeer is er steeds meer sprake van **concurrentie om de ruimte**.

5.4 De multiculturele opbouw van onze steden: een sociaal-cultureel vraagstuk

* De meeste steden in Nederland zijn multicultureel geworden. In een multiculturele stad moeten mensen uit verschillende culturen met elkaar samenleven. Vooral in de Randstad wonen veel allochtonen, omdat hier meer kans op werk en een goedkope woning is. Bovendien heeft de aanwezigheid van een groep allochtonen met dezelfde taal en cultuur een aantrekkingskracht op nieuwe migranten.
* Een positief gevolg van de komst van allochtone migranten van westerse en niet-westerse herkomst is: dat er verrijking van de bestaande cultuur is. Er is internationalisering van eetgewoonten, kleding en muziek. Sommige Nederlandse steden benadrukken hun multicultureel karakter en proberen zo hun attractiewaarde te vergroten.
* De negatieve gevolgen van de komst van de migranten hangt samen met hun vaak zwakke sociaaleconomische positie. Vooral ten aanzien van het wonen en de positie op de arbeidsmarkt zijn er problemen:
1. **Segregatie en polarisatie**
* Veel allochtonen zijn door hun lage inkomen aangewezen op goedkope sociale huurwoningen. Deze vind je vooral in de oude vooroorlogse wijken en in de wijken met flats die tussen 1950-1970 zijn gebouwd.
* De woonmogelijkheden van in Nederland geboren tweede generatie allochtonen zijn dankzij betere opleiding en hoger inkomen meestal beter.
* Allochtone bevolkingsgroepen gaan bij elkaar wonen en wonen gescheiden van andere bevolkingsgroepen, waardoor **ruimtelijke segregatie** ontstaat. Hierdoor hebben ze geen contact met autochtone Nederlanders en is er dus geen uitwisseling van ideeën, waarden en normen tussen de groepen. Deze culturele afzondering heet **sociale segregatie** en wordt versterkt door de ruimtelijke segregatie. Hierdoor worden tegenstellingen versterkt tussen de bevolkingsgroepen, met als gevolg **polarisatie**. 🡪 conflicten die leefbaarheid en veiligheid in een wijk verminderen.
* De mate van segregatie van een bevolkingsgroep, kan worden weergegeven met de segregatie-index. Deze geeft het percentage van de bevolkingsgroep aan, dat zou moeten verhuizen om een evenredige verdeling van alle bewoners over alle wijken te bereiken. Als er een evenredige verdeling is, dan heeft de **segregatie-index** een waarde van nul.
1. **De duale arbeidsmarkt**
* Er is een **duale arbeidsmarkt** met een tweedeling tussen een bovenlaag en een onderlaag. De tweedeling betreft kenmerken als werkzekerheid, beloning, carrièremogelijkheden en bijscholingsmogelijkheden. Mensen in de bovenlaag scoren hierin goed en mensen in de onderlaag scoren slechter en hebben vaak weinig tot geen kans om tot de bovenlaag door te dringen (onderlaag, zijn vaak niet-westerse allochtonen).
* Twee factoren verklaren de zwakke positie van niet-westerse allochtonen op de arbeidsmarkt:
1. **Het opleidingsniveau**
Veel niet-westerse allochtonen hebben in vergelijking met autochtonen een lager opleidingsniveau, dit gaat vaak gepaard met een taalprobleem. Neemt het opleidingsniveau toe, dan stijgen meteen de kansen op werk in geschoolde beroepen.
2. **Discriminatie**
Het blijkt dat bij niet-westerse allochtonen discriminatie toegang tot de arbeidsmarkt en de bovenlaag ervan kan bemoeilijken.

5.5 Behoud van concurrentiekracht: een innovatievraagstuk

* De grote en middelgrote steden hebben steeds meer te maken met internationale concurrentie. Daarom moet de stedelijke economie aangepast worden via innovatie. **Innovatie**: vernieuwing in de manier van werken (de organisatie) en in de producten en diensten van de stedelijke economie. Dit moet leiden tot een **kenniseconomie**. Belangrijk zijn twee vormen van bedrijvigheid:
1. **De kennisintensieve sector**
In de kennisintensieve sector is de oprichting van kenniscentra een voorbeeld van vernieuwing. Een **kenniscentrum** is een bundeling van kennis die ontstaat als universiteiten en onderzoeksinstituten met elkaar gaan samenwerken. Zo’n centrum vormt een belangrijk informatiepunt voor ondernemers die op zoek zijn naar nieuwe kennis. De steden zijn hierdoor aantrekkelijker geworden voor hightechbedrijven. Eindhoven heeft zich door de combinatie van onderzoek en ondernemerschap kunnen ontwikkelen tot een toptechnologieregio (brainportregio) binnen Europa.
2. **De creatieve bedrijvigheid**
Een **creatieve stad** is een stad waar een aanzienlijk deel van de beroepsbevolking werkt in de creatieve bedrijvigheid. Kunsten, media en entertainment en de creatieve **zakelijke dienstverlening** vormen samen de creatieve sector. Vernieuwing van de creatieve sector betekent de opkomst van nieuwe bedrijfsactiviteiten. De hoogste concentratie van creatieve bedrijvigheid vind je in de Noordvleugel van e Randstad (Amsterdam, maar ook, Hilversum en Utrecht).

**Paragraaf 6 De leefbaarheid van de stadswijken in Nederland**

6.1 Leefbaarheid: een lastig verzamelbegrip

* Voor iedere stadsbewoner is zijn **wijk** of **buurt** erg belangrijk. Het is het gebied rond zijn woning en woonstraat waar hij dagelijks een groot deel van de dag doorbrengt. Een goede wijk heeft ook speelruimte voor jongeren en recreatieruimte voor ouderen.
* Vooral bewoners van achterstandswijken vinden dat in hun wijk sprake is van algemene achteruitgang van de leefbaarheid (**verloedering**). Voorbeelden van leefbaarheidsproblemen zijn: gebrek aan parkeerplaatsen, hondenpoep, zwerfvuil, geluidsoverlast en vandalisme.
* **Leefbaarheid** geeft de mate aan waarin de woningen in een wijk voldoen aan de woonwensen van de bewoners en waarin de **woonomgeving** als veilig, sociaal, schoon en gezond wordt ervaren. Leefbaarheid is samengesteld uit drie elementen die op invloed op elkaar hebben:
1. **De fysieke leefbaarheid** geeft de kwaliteit van de woningen en de woonomgeving aan en de beschikbaarheid van **buurt- en wijkvoorzieningen**. De ouderdom en de opbouw van de woonwijk speelt hierbij een belangrijke rol. Dit leidt tot verschillen in **woningkenmerken** (ouderdom, onderhoud, **woningtype**)
2. **De sociale leefbaarheid** geeft de mate aan waarin de bewoners zich betrokken voelen bij hun wijk en er contact hebben met andere bewoners. De **bewonerskenmerken**, de **verblijftijd** van de bewoners in de wijk en de omvang van de werkloosheid is hierbij belangrijk.
3. **De sociale (on)veiligheid** geeft de mate aan waarin de bewoners van een wijk zich beschermd voelen tegen personen of gevaren.
* Leefbaarheid heeft een objectieve en subjectieve invalshoek:
* De **objectieve leefbaarheid** wordt bepaald door controleerbare informatie op basis van cijfers en feiten.
* De **subjectieve leefbaarheid** wordt bepaald door de indruk (**perceptie**) van de mensen die in de wijk wonen. Afhankelijk van persoonlijke kenmerken en eigen normen en waarden beoordelen bewoners de leefbaarheid van een wijk verschillend.
* Om het beeld dat bestaat over leefbaarheid te verklaren is een **buurtprofiel** of wijkprofiel nodig. Dit geeft een overzicht van alle objectieve en subjectieve kenmerken die samen leefbaarheid bepalen.

6.2 Aandacht voor probleemwijken

* In Nederland zijn er wijken met een opeenstapeling van minpunten ten aanzien van de leefbaarheid.in deze **achterstandswijken** blijft de kwaliteit van de leefomgeving sterk achter bij die van andere wijken (oude en slechte woningen, laag inkomen, werkloosheid, onveiligheid). Mensen met middeninkomens of hoger hebben de wijken verlaten en relatief veel ouderen zijn achtergebleven. In veel vrijkomende woningen een toestroom geweest van migranten met een andere cultuur en dat leidt soms tot spanningen.
* De overheid heeft in 2007 40 probleemwijken geselecteerd, gebaseerd op objectieve en subjectieve criteria. Deze wijken komen vooral voor in de grote steden van de Randstad.
* De **probleemwijken** krijgen extra geld en aandacht om de leefbaarheid te vergroten. Belangrijk is dat woningen en de woonomgeving moet worden verbeterd, dat kan via slopen en nieuwbouw. Verder moeten de bewoners een toekomstperspectief hebben, er moet aandacht zijn voor werk en scholing. Ook moeten ze gestimuleerd worden deel te nemen aan het maatschappelijke leven, meer contact met elkaar te hebben en elkaar te respecteren. Voor sociale verbondenheid (sociale cohesie) is integratie en het goed spreken van de Nederlandse taal erg belangrijk.
* De aandacht van achterstandswijken is niet iets van de laatste tijd:
* **Vanaf 1960** probeert de overheid door **stadsvernieuwing** vooroorlogse wijken op te knappen. Deze woningen waren vaak erg klein, donker en het sanitair was slecht. De stadsvernieuwing gebeurde via sloop of renovatie. Bij sloop gaan complete buurten tegen de vlakte en komt er nieuwbouw. Bij renovatie worden bestaande woningen verbouwd en verbeterd.
* **Vanaf 1990** ging de overheid naast stadsvernieuwing (wat al veel had geholpen) zich ook richten op **herstructurering**. Naast het verbeteren van de fysieke leefbaarheid kwam er aandacht voor de sociale cohesie tussen de bewoners. Dit probeerde ze via een woningaanbod voor zowel hogere als lagere inkomensgroepen. Naast elkaar moeten meerdere woningtypen van een verschillende prijsklasse aanwezig zijn. Door een gevarieerde bevolkingsopbouw probeert de overheid ruimtelijke segregatie en polarisatie te voorkomen. De **woningcorporaties** spelen bij het beleid van herstructurering een belangrijke rol.

6.3 De fysieke leefbaarheid: voldoen de woning en de woonomgeving

* Kenmerkend voor steden is dat ze opgebouwd zijn uit wijken uit verschillende bouwperioden en dus verschillende woningtype, bouwhoogte, de bebouwingsdichtheid, het stratenpatroon en de hoeveelheid groen. In samenhang met de eigenschappen van de woning en de woonomgeving verschilt de tevredenheid van de bewoners. Vooral in achterstandswijken is ontevredenheid.
* Er zijn in Nederland ten aanzien van de opbouw van wijken vier bouwperioden die de basis vormen voor de fysieke leefbaarheid:
1. **Woonwijken gebouwd voor 1920**
Dit zijn wijken die pal tegen de binnenstad aan liggen, met weinig problemen in de leefbaarheid. De betrekkelijk kleine woningen zijn opgeknapt en gemoderniseerd en in trek bij jonge hoogopgeleide mensen. Het heef extra aantrekkingskracht door de nabijheid tot het stadscentrum. Er is sprake van **gentrificatie (gentrification)**: een proces van sociale en/of economische opwaardering van de wijken door de vestiging van hogere inkomensgroepen. Dit leidt tot een verhoging van de prijzen en de huren van woningen, zodat bewoners met een laag inkomen gedwongen worden te vertrekken, hierdoor verandert de identiteit van de wijken.
Een voorbeeld is de Schilderwijk in Den Haag. Na stadsvernieuwing zijn slechts enkele straten gerenoveerd en maken oude woningen plaats voor nieuwbouw. Maar de Schilderwijk heeft nog steeds te maken met overlast en **criminaliteit**. De sociale cohesie in de wijk is laag, omdat er groepen met verschillende culturele achtergronden wonen. Het multiculturele aanbod van de winkelstraten moet een publiekstrekker worden.
2. **Woonwijken uit de bouwperiode 1920-1950**
In deze bouwperiode is gevarieerd gebouwd met een lage bebouwingsdichtheid en een beperkte hoeveelheid openbaar groen. Er zijn verschillende bouwstijlen, dus een gevarieerd aanbod van woningen. De woningen zijn ruim, aantrekkelijk en van goede kwaliteit, vooral gezinnen met jonge kinderen komen hier op af.
3. **Woonwijken uit de bouwperiode 1950-1970**
Deze woonwijken zijn door hun lage fysieke leefbaarheid probleemwijken. De wijken zijn na WOII door de woningnood in een snel tempo uit de grond gestampt. Er werden vooral goedkope en sobere huurwoningen gebouwd, rijtjeshuizen en woonflats met minimale voorzieningen. Tussen de woonblokken en flats werden groen en speelplaatsen aangelegd, waar jongeren achteraf voor overlast zorgden en door het rechte stratenpatroon met parkeerplaatsen langs de weg komen er onveilige verkeerssituaties voor.
Veel oorspronkelijke bewoners zijn met het toenemen van hun welvaart verhuisd. Hun plaats werd ingenomen door bewoners met een laag inkomen, vooral migranten en eenoudergezinnen.
4. **Woonwijken gebouwd na 1970**
Dit zijn geen probleemwijken. Door de toenemende woonwensen zijn deze wijken gebouwd met een grote verscheidenheid aan woningtypen en bouwstijlen. Er is veel aandacht voor de woonomgeving; de bebouwing is ruim opgezet, veel groen, woonerven, een kronkelig stratenpatroon en afzonderlijke fietspaden (voor verkeersveiligheid).
Maar gemeente maken zich zorgen om deze wijken, omdat veel woningen een opknapbeurt nodig hebben en de woonomgeving neemt in kwaliteit af, omdat de bewoners zich minder verantwoordelijk voelen voor de openbare ruimtes.

6.4 De sociale leefbaarheid: is de wijk een sociale eenheid?

* De objectieve bewonerskenmerken van een buurt of wijk hebben duidelijk invloed op het oordeel van bewoners over de sociale leefbaarheid:
* Belangrijk is de samenstelling van de bevolking naar **etniciteit**. Bij een groot aandeel allochtonen zijn bewoners vaak negatief over de wijk, ook allochtonen zelf.
* Als in een wijk veel **alleenstaanden** wonen, wordt dat gemiddeld genomen door de bewoners niet gewaardeerd.
* De **sociale cohesie** geeft de mate aan waarin de bewoners van een wijk zich met elkaar en met de wijk sociaal verbonden voelen. Meerdere factoren bevorderen de verbondenheid:
1. De verbondenheid tussen de bewoners neemt toe naarmate ze meer gelijkheid hebben in inkomen, soort beroep en opleiding en culturele achtergrond, want dit zorgt voor gelijke waarden en normen.
2. De verbondenheid met de wijk neemt toe als bewoners zich verantwoordelijk voelen voor de leefbaarheid. Bewoners van eigen huizen zeggen zich meer te willen inzetten voor de wijk.
3. De verbondenheid met de bewoners en de wijk neemt toe naarmate de verblijftijd langer wordt.
4. De aanwezigheid van sociale netwerken bevordert ook de sociale verbondenheid. Een **sociaal netwerk** is een groep bewoners die regelmatig contact met elkaar hebben en samen activiteiten organiseren. Een kenmerk van een sociaal netwerk is **sociale controle**. De bewoners controleren en corrigeren elkaar en letten op afwijkend gedrag.

6.5 Sociale veiligheid en leefbaarheid

* Sociale (on)veiligheid geeft de mate aan waarin de bewoners van een buurt of wijk zich door personen of situaties mentaal of lichamelijk bedreigd voelen. Het kan gaan over **overlast** of over de zwaardere vorm criminaliteit.
* **Objectieve sociale (on)veiligheid** kan worden bepaald door het aantal meldingen bij de politie van hinderlijke overlast of criminaliteit.
* **Subjectieve sociale (on)veiligheid** kan worden bepaald met behulp van enquêtes. Het gaat dan om het oordeel van de bewoners over de veiligheid in hun wijk of gemeente.
* Zowel kenmerken van de bewoners als kenmerken van de fysieke woonomgeving hebben invloed op de sociale onveiligheid. Bij veel jongeren en veel werkloosheid is er meer kans op onveiligheid, dit kan worden tegengegaan door Cruyff Courts.
* Verloedering van de woonomgeving bevordert het gevoel van onveiligheid. Veel leegstaande woningen en hoogbouw hebben eenzelfde effect.
* Erg belangrijk is het **onderhoud** en de **overzichtelijkheid** van de **openbare ruimte**. Dit zijn de ruimtes in de wijk die voor iedereen toegankelijk zijn en waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. We vinden er altijd wel afgeschermde plekken met een slechte **toegankelijkheid** die door hun geïsoleerdheid of beslotenheid onoverzichtelijk zijn en voor onveilige situaties kunnen zorgen. Oplossingen hiervoor zijn goede verlichting en met hekken afsluiten van vluchtroutes. Camera’s vergroten zwoel de objectieve als subjectieve veiligheid. Bij een buurt met een grote sociale cohesie wordt slecht gedrag gecorrigeerd en buitenstaanders worden herkend.