**Kenmerken die een plaats tot een stad maken**

* Vorm van de nederzetting (uiterlijk)

Grootte van de plaats adhv adressendichtheid en dichtheid bebouwing. Hoe meer adressen, hoe meer er te doen is.

* Bewonerskenmerken

Grote sociale verscheidenheid. Weinig sociale controle/contact met directe omgeving. Huizen in meerdere prijsklassen leidt tot ruimtelijke segregatie.

* Functiekenmerken

Hoeveelheid dienstensectorwerkgevers/zakelijke dienstensectorwerkgevers ligt hoog. Veel faciliteiten tot geld uitgeven en ook veel om geld te verdienen.

Agglomeratie: stad en alle direct aan de stad vastgeplakte dorpen/stadjes.

Stadsgewest: stad met omliggende dorpen, stad/agglomeratie/2 steden/stad en agglomeratie als centrum.

Stedelijke zone: een netwerk van relaties tussen meerdere centrale steden die op korte afstand van elkaar liggen en hun verzorgingsgebieden.

**Christaller: Centrale-plaatsentheorie**

Reikwijdte: afstand die een klant wil afleggen om van een voorziening gebruik te maken.

Draagvlak: aantal mensen dat binnen reikwijdte in verzorgingsgebied woont.

Drempelwaarde: minimale aantal klanten dat nodig is om de voorziening open te houden.

De stad is de centrale plaats. Deze heeft meer betekenis voor de omgeving omdat deze ook diensten levert in het gebied er omheen, het verzorgingsgebied. In dorpen is een lager voorzieningsniveau omdat het draagvlak onder de drempelwaarde duikt en alles dan dicht moet. Als je een centrale voorziening wil zijn met veel klandizie, moet je je winkel vestigen in een gebied met veel mensen die in je reikwijdte wonen. Er zijn vanwege kleinere reikwijdten van bakkers meer bakkers nodig dan IKEA’S, want die hebben een grote reikwijdte.

Maaswijdte: afstand tot meest nabije zelfde soort voorziening. Bijv. IKEA. Mag grote afstand zijn. Grote maaswijdte → plaats hoger voorzieningsniveau → hoger op de dienstenladder → grotere centraliteit

Clustering spreekt het model van Christaller juist tegen. Gelijksoortige voorzieningen gaan dan bij elkaar zitten zodat de klant vergelijkend kan shoppen.

**Congestieprobleem in de steden**

19e eeuw: urbanisatie. Concentratieproces, mensen trokken naar elkaar toe voor werk.

20e eeuw, begin: deconcentratie. Van stad naar platteland, wel forenzen. Door stijging van de welvaart, meer vrije tijd en toename autobezit.

20e eeuw, midden: inzet gebundelde deconcentratie (groeikernenbeleid). Alleen vestiging in groeikernen mogelijk maken (bijv. in Westervoort wonen ipv in Arnhem). Leidde echter tot grote verkeersproblemen.

20e/21e eeuw: compacte verstedelijking (=zoveel mogelijk aaneengesloten bouwen). Zuinig met grond omgaan zodat recreatie niet verloren gaat. Op uitleglocaties, dit zijn VINEX-wijken. Ook op inbreidingslocaties, dit is in de stad. Alsnog veel forensisme.

21e eeuw: Young urban professionals (YUP: jonge, hoogopgeleide mensen)/Double Income No Kids (dinc) gaan weer in de stad wonen.

De historische binnenstad is niet voor auto’s en er zitten hier toch veel dienstbedrijven op elkaar die bereikbaar moeten zijn. Oplossingen om grip te krijgen op het verkeer:

* Meer wegen
* OV gratis/goedkoper
* Kantoren verplaatsen naar OV-punten
* Fietsroutes
* Carpoolplaatsen
* Hoge parkeerkosten instellen
* Eenrichtingsverkeer instellen
* Verbod auto’s in de stad

Hoe dichter bij het historische centrum van de stad, hoe hoger de grondkosten. Bedrijven die veel transport behoeven zitten daarom wel bij de snelweg. Locaties aan de stads/snelwegrand zijn ook populair omdat:

* Bereikbaarheid is goed
* Lage grondprijs
* Ruimte voor uitbreiding
* Zichtlocatie (iedereen ziet het bedrijf)

Steden zijn bronnen van innovatie, kennis en creativiteit vanwege de grote netwerken die ze hebben. Onder jong&oud (ouderen kunnen niet meegaan met alle ontwikkelingen), stad&platteland (boerengehuchten raken onderontwikkeld en mensen trekken er uit weg) en hoogopgeleiden&laagopgeleiden (duale arbeidsmarkt, tekort baantjes voor lager opgeleiden) ontstaat daardoor ook concurrentie. Leidt tot polarisatie: groepen mensen komen tegenover elkaar te staan.

**Gentrificatie**

Huishouden met hoge inkomsten gaat in een buurt met lage status wonen → upgrading

Stedelijke kwaliteit verbetert hierdoor → pioniersgroep wordt opgevolgd door nog hogere kapitaalkrachten → huurprijs omhoog

Kansarme personen / personen met laag inkomen moeten uit de wijk weg → toename polarisatie. Moet juist sociale cohesie ontstaan. Zeker nadat er veel buitenlanders kwamen wonen in de tijd van de suburbanisatie.

Om overzicht te krijgen van een situatie in een wijk/buurt wordt met een buurtmonitor (vragenlijst) een buurtprofiel opgesteld. Aan de hand daarvan kunnen krachtwijken uitgekozen worden die de overheid moet substitueren om die wat populairder te maken.

* Woningkenmerken: eigendom, type woning, ouderdom, waarde
* Bewonerskenmerken: samenstelling huishoudens, herkomst, inkomen, gezinsfase
* Kwaliteit woonomgeving: veiligheid, leefbaarheid, toegankelijkheid, overzichtelijkheid, uiterlijk, overlast

**Type stadsbouw**

1950 (na WO2): Cityvorming. Snel geld verdienen (economie voorop tijdens deze periode van wederopbouw) dus simpele gebouwen van simpele materialen.

1970: Stadsvernieuwing. liever behoud historische karakter door stadsvernieuwing. Vooral woningen voor kansarmen, sociale cohesie neemt dan niet toe (rijken trekken weg). Geen aandacht voor voorzieningen.

1990: vernieuw steden, zorg voor werk, onderwijs en leefbaarheid. Investeren in “krachtwijken” begon door deze te herstructureren. Voorzieningen werden er verbeterd en zo ook de leefbaarheid.