

Terugloop bevolking in Rotterdam tot staan gebracht

Re-urbanisatiebeleid werpt vruchten af

De stad Rotterdam heeft evenals veel andere steden vanaf 1965 een enorme leegloop gekend. In de jaren '70 leidde die leegloop en de daarmee gepaard gaande problemen tot een andere visie op stad en stedebouw, inmiddels bekend geworden als het 'compacte stads-idee'. In Rotterdam kreeg dit idee in 1975 voor het eerst beleidsmatige consequenties. De eerste resultaten zijn er inmiddels, maar voor we Rotterdam een compacte stad kunnen noemen moet er meer gebouwen dan alleen woningen bouwen.

J. LEERING

In 1965 telde Rotterdam nog 731.560 inwoners. Nu, twintig jaar later, is dit aantal gedaald tot 554.580. Een verlies dus van meer dan 175.000 mensen; het inwonersal van een stad als Nijmegen. Dit verschijnsel doet zich naast Rotterdam ook in andere grote steden voor, zowel in Nederland als daar buiten. Inmiddels bekende oorzaken van deze suburbanisatie zijn woningtekorten, onvrede met het stedelijk woonmilieu, toename van de mobiliteit, enzovoort.

Aan deze leegloop is inmiddels een einde gekomen. In 1984 verlieten nog maar 773 personen de stad. Een aantal ontwikkelingen ligt hieraan ten grondslag. Enerzijds zijn zij het gevolg van een veranderd overheidsbeleid, anderzijds hebben autonome processen voor een ommekeer gezorgd.

Re-urbanisatie

In 1975 heeft het gemeentebestuur het roer omgegooid om de gevolgen van de suburbanisatie tegen te gaan. In de beleidsnota van 1975 wordt voor het eerst absolute voorrang gegeven aan de woon- en wijkverbeteringen en het herbergzamer maken van de stad als geheel. Binnen dit *re-urbanisatiebeleid* wordt prioriteit gegeven aan de vermindering van de kwantitatieve en kwalitatieve woningnood van mensen met lage inkomens.

Verbetering van de woningvoorraad tracht men te bereiken door:

- stadsvernieuwing;
- reconstructie van oude havenreinen;
- bouw van nieuwe woningen in het stadscentrum;
- bouw van nieuwe buitenwijken.

Middels een dergelijk beleid, ook wel 'stadsverdichting' genoemd, wordt geprobeerd de leegloop tot staan te brengen. Daarnaast vormt het een aanzet voor de oplossing van afgeleide problemen door verbetering van het woon- en leefklimaat, verkleining van de overloop en beïnvloeding van de modal-split ten gunste van het openbaar vervoer.



De Coolingsingel. In de ruimtelijke ordening van de jaren '50 en '60 was het stadscentrum voornamelijk gereserveerd voor kantoren, warenhuizen, winkels en grootschalige verkeersvoorzieningen. Woningen werden gebouwd in buitenwijken en suburbs. Vanaf 1975 echter geeft het Rotterdamse gemeentebestuur absolute voorrang aan het herbergzamer maken van de binnenstad.
Foto: Gemeente Rotterdam, Bureau Voorlichting

In het re-urbanisatiebeleid van Rotterdam krijgt de woonfunctie in principe voorrang boven alle andere functies. Door het dichter bij elkaar brengen van wonen en werken hoopt Rotterdam de dagelijkse verkeersstroom in te perken. Om het openbaar vervoer te stimuleren zullen de wegen niet worden verbreed. Fiets en bromfiets krijgen speciale voorzieningen die desnoods ten koste zullen gaan van de ruimte voor het autoverkeer.

In het stadscentrum zal bij toelating van bedrijven en voorzieningen scherp worden gelet op de verlevendiging die ze met zich mee brengen. Woningbouw in het centrum wordt bevorderd. Met dit beleid komt de nadruk op de centrumfunctie te liggen. Immers: *Een stadshart gaat pas dan kloppen wanneer het centrum zo aantrekkelijk is dat de bevolking er vaker komt dan strikt noodzakelijk.* Deze meerwaarde is een levensvoorraad voor zowel de sociaal/communicatieve functies als de economisch/utilitaire functies.

Het zal duidelijk zijn dat stadsverdichting voor boven geschetste stedelijke problemen niet de oplossing is. Het tot staan komen van de leegloop is ook niet uitsluitend het gevolg van het nieuwe gemeentelijk beleid. Er spelen zich vrij autonome processen af waarop ruimtelijke maatregelen weinig of geen invloed

hebben. Zo zijn er rond 1970 een aantal ontwikkelingen geweest die van invloed waren op de afname van de bevolkingsdaling in Rotterdam.

Door een verminderde economische groei (daling koopkracht) en een dalend geboortecijfer (afname van de gemiddelde woningbezetting) is in heel Nederland de verhuismobiliteit afgenomen. Voorts heeft de toename van het vestigingsoverschot van buitenlanders de leegloop gedeeltelijk gecompenseerd.

Woningproductie

Het proces van leegloop kan niet losgezien worden van de woningbouwproductie binnen en buiten de steden. De verminderde bevolkingsdaling van Rotterdam houdt zeker verband met de aanzienlijke hoeveelheid woningbouw die de afgelopen jaren heeft plaats gevonden (in de periode 1981-1984 26.000 woningen). Hierbij moet eveneens de woningbouw in overig Rijnmond betrokken worden. Statistieken laten namelijk zien dat het vertrekoverschot uit Rotterdam pas goed verminderde toen de woningbouwproductie in overig Rijnmond beduidend minder werd. Het creëren van aantrekkelijke woonmilieus in een compacte stad vereist extra aandacht voor de *woonmilieucomponenten*. Overheid en beheerders van woonruimten, moeten meer dan voorheen rekening houden met

het feit dat bepaalde typen woongebieden alleen voor bepaalde bevolkingscategoriën interessant zijn. Realisatie van woonruimte op de 'verkeerde' locatie kan negatieve gevolgen hebben voor de sociaal-economische samenstelling van de bevolking en voor de lengte van de doorstroomketens in deze gebieden.

In de gemeente Rotterdam geldt dat over het algemeen te weinig aandacht is besteed aan de relatie woonmilieu en bevolkingscategorië. Een paar voorbeelden:

- Aan de St. Jacobstraat (centrum stad) is een woningbouwcomplex gerealiseerd op het dak van een parkeergarage. Deze koopwoningen waren aanvankelijk bedoeld voor gezinnen. Daar er echter géén van verkocht werd zijn het nu huurwoningen geworden, waar voor een groot deel woongroepen (studenten) in wonen.
- De 'Peperklip' van architect Weeber op een voormalig bedrijfsterrein. Er heerst in dit woningbouwcomplex grote leegstand, er is sprake van een hoge mobiliteit en veel vandalisme.

Het beleid van de gemeente Rotterdam is vooral gericht op herstel en behoud van de woonfunctie in de binnenstad, met de nadruk op huisvesting van de minder kansrijken. Op zich een nastrevenswaardige doelstelling, maar men moet zich wel afvragen of dit korte termijn succes ook blijft voort duren op de lange termijn. Daarvoor is onderzoek naar de toekomstwaarde van de gerealiseerde woningbouwcomplexen van de afgelopen tien jaar gewenst. Temeer daar het aantal leegstaande woningen in Rotterdam aan het toenemen is!

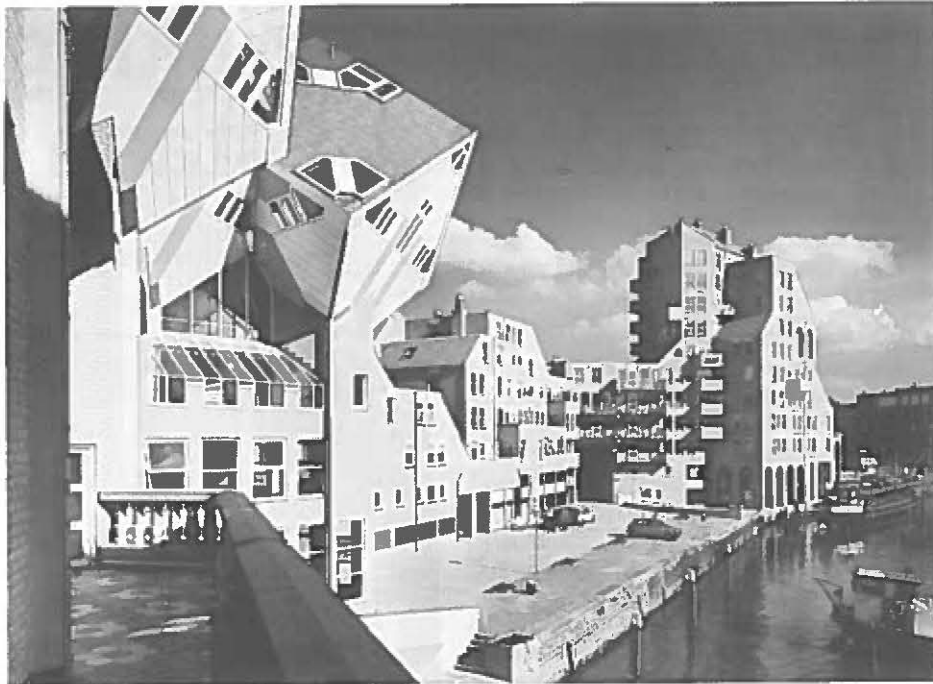
Leegstand

Landelijk wordt een percentage van 2,4 als gewenste leegstand gezien. Dit leegstandspercentage is nodig om de woningmarkt goed te laten functioneren. Bij bestudering van de periode 1981-1984 blijkt dat het leegstandspercentage is opgelopen van 4% tot 7,4% (CBS).

In de praktijk blijkt de *administratieve* leegstand echter af te wijken van de *feitelijke* leegstand. Alléén administratieve gegevens zijn dus onvoldoende om inzicht te krijgen in het leegstandsverschijnsel. Zo weegt de renovatieleegstand in Rotterdam erg zwaar. Wanneer deze buiten beschouwing wordt gelaten, ligt het percentage van 5,3% nog ruim boven het gewenste gemiddelde van 3,3% voor de grote steden.

Uitsplitsing van de leegstand naar stadsdeel en naar categorieën oudbouw-nieuwbouw tonen voor de binnenstad een percentage van maar liefst 8,6% in 1984. Daarnaast valt een toename van de leegstand in de nieuwbouw te constateren. Dit geldt niet alleen voor Rotterdam maar eveneens voor de groeikernten Capelle a/d IJssel, Spijkenisse en Hellevoetsluis.

Leegstandsgegevens zijn, als indicatoren voor hetgeen er verandert op de woningmarkt, van wezenlijk belang. Voor de gemeente Rotterdam is het belangrijk dat de toename van de leegstand wordt onderkend; vooral met het oog op de planning van zo'n 5000 woningen per jaar voor de periode 1985-1990. Voor de realisatie van dit woningbouwprogramma moet rekening gehouden worden met veranderingen in de bevolkingsamenstelling: kleinere huishoudens, vergrij-



Om inhoud te geven aan het compacte stadsbeleid moet in ieder geval de woonfunctie van de binnenstad versterkt worden. Daartoe is in de afgelopen jaren een groot aantal nieuwbouwprojecten gerealiseerd, zoals hier aan de Gelderse Kade. Links een gedeelte van het zogenaamde Blaakse Bos van architect Piet Blom. Foto: Gemeente Rotterdam, Bureau Voorlichting

zing, verandering van het wensenpakket van jongeren voor hun toekomstige woning en onderzoek naar de oorzaken van de leegstand, met name in de nieuwbouw.

Compacte stad?

Voor de beantwoording van de vraag, of Rotterdam een compacte stad is, valt een onderscheid te maken tussen *gevoerd* en *gewenst* beleid. Wat betreft het gevoerde beleid kan opgemerkt worden dat het gemeentebestuur zeer veel aandacht heeft besteed aan het wonen in Rotterdam, met name in het centrum. Resultaten zijn dan ook vooral geboekt op het herbergzamer maken van de stad, het wonen in de binnenstad en de stadsvernieuwing.

Het compacte stadsbeleid omvat echter meer! De grote nadruk die in Rotterdam gelegd is op versterking en verbetering van de woonfunctie, heeft de aandacht voor andere functies afgeleid. Zo zijn recreatieve

voorzieningen nog steeds ver onder de maat in vergelijking met andere grote steden. Ook de groenvoorzieningen en de werkgelegenheid zijn onderbelicht gebleven.

Vooreen daadwerkelijk compacte stadsbeleid zal een afweging voor alle functies binnen ieder stadsdeel plaats moeten vinden. Daarbij moet een zekere functiemenging nagestreefd worden. Het is namelijk niet ondenkbaar dat met tien jaar prioriteit voor de woningbouw, in bepaalde woonwijken een functieontmenging is opgetreden. Het creëren van monotone woonwijken behoort beslist niet tot het concept van de compacte stad.

Auteur: J. Leering
 Titel: Rotterdam een compacte stad...?
 Verkrijgbaar: Geografisch en Planologisch Instituut van de Katholieke Universiteit van Nijmegen

Reconstructie haventerreinen...

Foto: Gemeente Rotterdam, Bureau Voorlichting

