

# AGORA

## Thema Internationalisering



**Nieuwe kerngebieden**  
**Technologietransfer**  
**Douane-entrepots**  
**Regionale luchthavens**



**Nota Volkshuisvesting**

**Popmuziek en oefenruimte**

**Satellietbeelden in de ruimtelijke ordening**

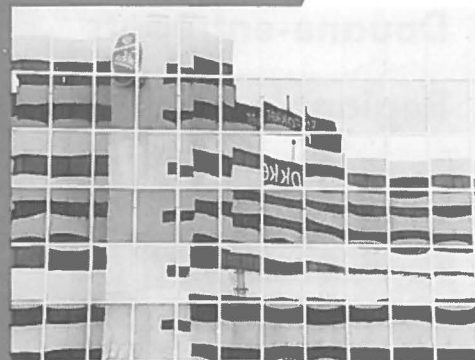
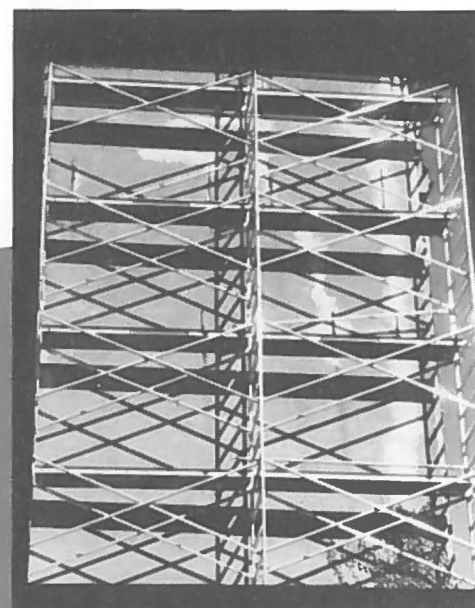
ontmoetingsplatform voor wetenschap en samenleving  
op het gebied van de ruimtelijke ordening

## STRABO, Ruimtelijk Marktonderzoek vanuit een brede visie

De naam **STRABO** staat voor gedegen markt- en marketingonderzoek op het gebied van de ruimtelijke ordening en de gebouwde omgeving. Een breed veld, dat zich wat ons betreft het best laat omschrijven als *ruimtelijk marktonderzoek*.

Op dit werkteerrein hangen de onderzoeksthema's zodanig samen dat een *brede onderzoekservaring* en een *brede visie* niet alleen gewenst, maar zelfs vereist zijn. **STRABO** legt zich daarom binnen het ruimtelijk marktonderzoek bewust geen thematische beperkingen op.

U kunt ons dan ook inschakelen voor onderzoek en advies op allerlei terreinen van ruimtelijke ontwikkeling zoals woningmarkt, kantoren- en bedrijfshuisvesting, distributieplanning, recreatievoorzieningen en sociaal-culturele- en gezondheidsvoorzieningen. Voor informatie kunt zich wenden tot onderstaand adres.

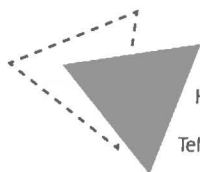


Bureau voor Ruimtelijk Marktonderzoek

**STRABO**

Herengracht 498, 1017 CB Amsterdam

Telefoon 020 - 27 19 58 / 26 08 17



# AGORA

4e jaargang nummer 5 november 1988

Een uitgave van bureau STRABO. Verschijnt vijf maal per jaar; in januari, maart, mei, september en november.

**Redactie-adres:**

Herengracht 498, 1017 CB Amsterdam.  
Postbus 15710, 1001 NE Amsterdam  
Tel: 020-271958/260817

**Redactie:**

Max Popma (hoofdredactie), Jeroen Verwaaijen (eindredactie), Erik Louw (coördinatie scriptie-overzicht), Dirk Jan Droogh, Hans Dronkers, Frank van Erkel, Pieter ter Haar, Helen Hoogenhout, Aemilia de Koningh, Kees van der Meulen, Thijs Pennink, Jelle Piersma, Gerda van der Straaten, Jos Zomerplaaig.

**Lay-out:**

Dirk Jan Droogh.

**Advertentie-aquisitie:**

Hans Dronkers, Bureau STRABO  
Tel: 271958 / 260817

**Zetwerk:**

Zetterij/Studio Niek van Dijk, Amsterdam

**Litho's en druk:**

RVA en Drukkerij Quint, Amsterdam

**Abonnement, per jaar (incl. BTW):**

Gewoon abonnement: f 42,-  
Bibliotheken/instellingen/bedrijven: f 63,-  
Studenten/werklozen: f 25,-

Abonnementen worden stilzwijgend verlengd, tenzij uiterlijk een maand voor het verstrijken van het kalenderjaar is opgezegd.

**Gironummer:**

5631572 I.n.v. AGORA-STRABO te Amsterdam

Artikelen kunnen worden aangeboden op het redactie-adres, evenals mededelingen, korte berichten en aankondigingen met betrekking tot congressen, studiedagen en andere evenementen op het gebied van de ruimtelijke ordening. Ook reacties op geplaatste artikelen zijn van harte welkom. De uiterste inleverdatum voor het jaarnummer is 10 december 1988.

© 1988 Stichting voor Ruimtelijk Advies, Beleid en Onderzoek. Overname van in dit blad opgenomen artikelen en scriptielijsten is mogelijk na toestemming van de redactie.

## Rectificatie artikel over stedelijk verval

In AGORA van september 1988 stond een artikel getiteld 'Stedelijk verval in Groningen: een model-analyse'. Hierbij stond abusievelijk slechts de naam van Arian Boersma als auteur vermeld. In werkelijkheid is het artikel geschreven door Arian Boersma, René Teule, Jan Rademaker, Mieke Buijs en Gerrit Kuiper. Wij hopen hiermee één en ander te hebben rechtgezet.

De redactie



In het Europa van de jaren '90 zullen nieuwe economische zwaartepunten ontstaan, met name in en rond het Alpengebied. Deze ontwikkeling brengt een tweedeling teweeg in Europa en kan ten koste gaan van de traditionele kernregio's.

## Thema: Internationalisering

4

Over vier jaar worden –als alles volgens plan verloopt– de grenzen binnen de Europese Gemeenschap opgeheven. Dat is enerzijds natuurlijk een hele stap, maar aan de andere kant slechts één gebeurtenis in een proces van internationalisering dat al heel lang gaande is. In dit nummer van AGORA vindt u een themadeel rond een aantal aspecten van internationale ontwikkelingen in Europa en de plaats van Nederland daarin. Dreigt ons land in de marge terecht te komen of zijn er nieuwe economische mogelijkheden?

### Kennis, nieuwe grondstof der Lage Landen

5

### Economische ontwikkeling door technologie-transfer

7

### Douane-entrepots in Nederland: een onbekend fenomeen

10

### De verrassende rol van regionale luchthavens

13

### Nederland Distributieland

14

## Ontwerp Nota Volkshuisvesting

16

In zijn ontwerpnota stippelt staatssecretaris Heerma het volkshuisvestingsbeleid voor de jaren negentig uit. In 'Van huren naar kopen' worden de maatregelen op een rijtje gezet en van enkele kanttekeningen voorzien. Speciale aandacht krijgt hierbij het stimuleren van het eigen-woningbezit. Heerma wil ook doorstroming binnen de huursector. Dat dit in de praktijk op grote problemen kan stuiten wordt in 'Doorstroming gewenst, verstopping dreigt' duidelijk gemaakt.

## Popmuziek en oefenruimten

22

Het 'denk om de burenl' en een gebrek aan garages in de stad dwingt popgroepen om een oefenruimte te huren. Meer, niet te duur en dicht bij het centrum zijn de wensen van de bands. Kan hieraan worden voldaan en wat doet de overheid?

## Gebruik van satellietbeelden

24

Mooie 3 kleuren-posters van satellietfoto's sieren menig werkkamer. Serieus gebruik van satellietbeelden in de ruimtelijke ordening komt nu op gang. Wolken en de interpretatie zijn voornamelijk de belangrijkste obstakels.

## En verder:

### VISIE: Grenzeloos

12

### GEOMATICA: Arc/Info

20

### VAN DE ARBEIDSMARKT: Werken en solliciteren

26

### AGORANOMI

28



# Thema: Internationalisering

## Revolutie of stapje in een evolutie?

In AGORA dit keer een vijftal artikelen over internationalisering. Een thema dat wordt ingegeven door de gebeurtenissen die ons over vier jaar te wachten staan. Kranten, tijdschriften, TV-programma's, alles staat bol van de toverformule die op 31 december 1992 in werking schijnt te treden. Als we de berichten mogen geloven staat er welhaast een revolutie voor de deur. Dit nu lijkt wat overdreven. Inderdaad zal de totstandkoming van de Europese interne markt de afzonderlijke bedrijven dwingen zich (nog) meer op het buitenland te richten. Maar voor de toch al zeer internationaal georiënteerde Nederlandse economie mag wat dat betreft de schok niet al te hard aankomen. We moeten de maatregelen die in 1993 van kracht worden dan ook niet zien als de oorzaak van een totale omwenteling. '1992' is niet veel meer dan een fase in het proces van internationalisering dat al veel langer gaande is en waarvan het eind voorlopig nog niet in zicht is. En wie weet leidt dat proces nog eens tot een werkelijk 'global system' met een gemeenschappelijke markt.

Internationalisering is het steeds meer onderling vervlecht raken van de verschillende nationale economieën en -als gevolg daarvan- de nationale samenlevingen. Dit proces is inherent aan de ontwikkeling van de kapitalistische economie. Internationalisering komt dan ook niet zozeer voort uit één of ander metafysisch streven naar internationale samenwerking, maar meer uit economische motieven. De erkenning daarvan lag ook ten grondslag aan de oprichting van de voorloper van de EG, de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal in 1951. De volgende stap was de oprichting van de Europese Economische Gemeenschap bij het verdrag van Rome in 1957 en pas in de jaren '70 werd aan de samenwerking ook in politieke zin vormgegeven toen een democratisch gekozen orgaan -het Europees Parlement- invloed kon gaan uitoefenen op de besluitvorming.

De Europese éénwording kan ook worden gezien als het logische gevolg op de vorming van de nationale staten in de achter ons liggende eeuwen. Ook hier is de relatie met de economie duidelijk. Ons land werd bijvoorbeeld pas werkelijk een eenheid toen de Industriële Revolutie zich hier voltrok. Overigens heeft de geschiedenis geleerd dat geen enkel proces van éénwording zonder problemen verloopt. Er zijn altijd bevolkingsgroepen die zich verzetten tegen de integratie in een groter verband, bang als ze zijn om hun eigen identiteit te verliezen. Dat verzet heeft dan vaak wel reactionaire trekjes. Wat zullen de gevolgen van '1992' zijn voor de toekomstige ruimtelijke orde in Europa? En wat zal de plaats van Nederland daarin zijn? Ook hier geldt dat na deze datum geen plotselinge trendbreuk zal optreden. Wel is het mogelijk dat een aantal ontwikkelingen, die al geruime tijd zichtbaar zijn, zich versterkt zullen doorzetten. Zo is daar de 'verschuiving van het economisch zwaartepunt binnen Europa'. De betekenis van het traditionele kerngebied in het Noordwesten neemt af terwijl meer naar het zuiden de economie zich voorspoedig ontwikkelt. Te pas, maar misschien vaker te onpas, wordt daarbij geroepen dat ons land de aansluiting niet mag missen en sommigen zien de hoge-snelheidstrein als het middel tegen een dreigende 'periferisering' van Noordwest-Europa.

Als genoemde ontwikkeling zich inderdaad doorzet en het economisch zwaartepunt in en rond het Alpengebied komt te liggen, is de stelling dat ons land fysiek gezien onderdeel van de periferie uitmaakt, op zich juist. De vraag is dan, of dit een ramp is. De Scandinavische landen liggen al jaren aan de rand van het Europese economische gebeuren en echt slecht gaat het daar niet. Kennelijk zijn er manieren om in de Europese periferie het hoofd ruim boven water te houden.

Daarbij mogen we dan overigens niet vergeten dat ons land altijd sterk afhankelijk is geweest van de economische ontwikkelingen in het buitenland. Zo is het vol te houden dat de Industriële Revolutie in ons land grotendeels een afgeleide is geweest van de industrialisatie in de ons omringende delen van Europa. Onze ontwikkeling na de tweede wereldoorlog is voor een deel op dezelfde wijze te verklaren. De vorming van de interne markt zal die afhankelijkheid waarschijnlijk alleen nog maar vergroten. Zonder naar volledigheid te streven komen in het navolgende themadeel van AGORA een aantal aspecten aan de orde van de internationale ontwikkelingen binnen Europa en de plaats van Nederland daarin. Daarbij beginnen we met vast te stellen dat de economie meer dan ooit gebaseerd zal zijn op een nieuwe 'grondstof': kennis. Aan dit aspect zijn twee artikelen gewijd. Martin Dijkstra en Cees Cortie bespreken het ontstaan van nieuwe kernregio's, de zogenaamde 'High Lands' ten koste van de oude, de 'Low Lands'. Als de laatste hun economische positie willen behouden, zullen ze extra aandacht moeten besteden aan de ontwikkeling van kennis en vooral de overdracht daarvan. Een sterke regionale integratie is daarvoor een noodzakelijke voorwaarde. Thijs Pennink gaat in op de wijze waarop de *kennistransfer* is geregeld in één van de huidige 'topregio's' bij uitstek: Baden-Württemberg in Zuid-Duitsland. In onze rubriek VISIE komt ditmaal aan het woord de heer ir. Leeflang, directeur Ruimtelijke Planvorming bij de RPD. Hij vertelt hoe de internationalisering in de Vierde nota is verwerkt. Hij wijst er onder andere op dat Nederland het eerste land is, waar dit thema zo expliciet in de ruimtelijke ordening ter sprake komt. Ten slotte aandacht voor een aspect dat ook de heer Leeflang ter sprake bracht, ons traditionele sterke punt, de 'distributiesector'. Aangezien Nederland in Rotterdam en Amsterdam een 'mainport' en een 'gateway' van formaat bezit, is het zaak deze functie te versterken en verder uit te bouwen. In dit kader is vorig jaar opgericht *Nederland Distributieland*, een samenwerkingsverband van bij de handel en het transport betrokken bedrijven en instellingen en de overheid. Erik Louw bericht in het kort over deze organisatie. Verder koos AGORA er voor een tweetal minder bekende kanten van onze distributiesector te belichten. In het eerste artikel bespreekt Erik Louw zijn onderzoek naar de Nederlandse douane-entrepots. Deze vormen een essentiële voorwaarde voor een soepel verloop van de internationale handel via ons land. Ten tweede komt in een artikel van Stefan Funnekotter en Arend Smits de betekenis van de regionale luchthavens aan bod. Ze blijken een belangrijke aanvulling te zijn op 'gateway' Schiphol.

ERIK LOUW EN MAX POPMA



Op weg naar de Europese éénwording. 1957, het verdrag van Rome, het Europa van de zes.



1973, toetreding van Groot-Brittannië, Ierland en Denemarken.



1981, Griekenland maakt de tien vol.



1986, Spanje en Portugal worden lid van de EG. Turkije heeft inmiddels laten weten lid te willen worden en onlangs toonde ook Oostenrijk interesse.



## Vechten tegen een dreigende degradatie

# Kennis, de nieuwe grondstof der Lage Landen

In de jaren zeventig was het kerngebied van Europa in het noord-westen van het continent gesitueerd. Dit Westeuropese kerngebied is aan veranderingen onderhevig. Het laat zich aanzien dat het gebied 'uiteengetrokken' wordt in twee afzonderlijke kerngebieden, van verschillende signatuur. We noemen ze respectievelijk de 'High Lands' en de 'Low Lands'. De algemene opvatting is dat binnen Europa een verschuiving van economische activiteiten naar het zuiden plaatsvindt.



Landschappelijke en klimatologische kwaliteiten van het woonmilieu liggen mede ten grondslag aan de economische groei van de High Lands in het Alpengebied.

MARTIN DIJST EN CEES CORTIE \*

Zuidoost-Frankrijk, Zuid-Duitsland, Noord-Italië, Oostenrijk en Zwitserland zijn de potentiële groeiregio's in Europa. Zij behoren tot de High Lands van Europa. De resterende delen van het oorspronkelijke Westeuropese kerngebied vormen de Low Lands. Dit kerngebied zal om drie redenen van tweede signatuur zijn. Allereerst beschikt het gebied niet over die landschappelijke en klimatologische kwaliteiten, die mede ten grondslag liggen aan de economische groei van het Alpengebied. Wanneer deze kwaliteiten van het woonmilieu in betekenis voor de economische groei toenemen, dan zullen de verschillen in economische groei tussen de kerngebieden in de komende jaren nog meer uiteen gaan lopen.

In de tweede plaats is het kerngebied van de Low Lands niet het natuurlijke interne zwaartepunt van de Europese Gemeenschap (EG). De toetreding van de Zuid-Europese landen als Portugal, Spanje en Griekenland en het belangrijker worden

van de interne relaties binnen de EG, maken het centrum van Europa een 'natuurlijk' intern zwaartepunt van deze gemeenschap. Tenslotte zullen door de aanleg van de Kanaaltunnel en een spoorwegennet van hoge snelheidslijnen de Low Lands een meer geïsoleerde positie binnen Europa kunnen gaan innemen. Als gevolg van deze kenmerken kan een periferisering van het gebied gaan optreden<sup>1</sup>.

### Inhaken

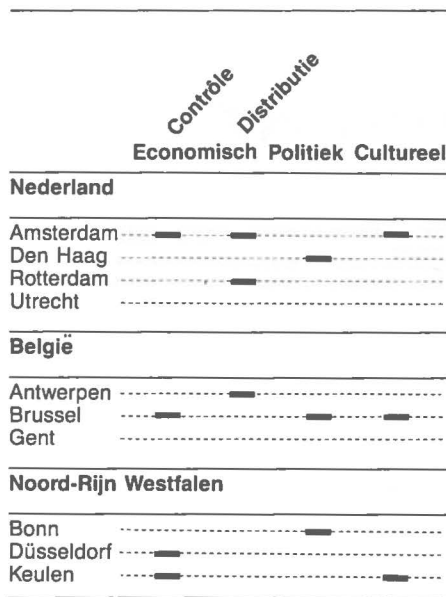
Drie belangrijke stedelijke regio's maken deel uit van het kerngebied van de Low Lands. Dit zijn achtereenvolgens de Randstad Holland (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht), de Rheinschiene (Bonn, Düsseldorf en Keulen) en de Belgische Driehoek (Brussel, Antwerpen en Gent). Structuurzwakke economische sectoren, zoals de zware industrie zijn voornamelijk buiten deze regio's gevestigd. De regio's hebben kansen om in te haken op de internationalisering van het bedrijfsleven. Op welke wijze moeten de drie stedelijke re-

gio's in de Low Lands reageren, willen zij bij de Europese integratie niet achterblijven? Onderzoek op dit terrein is nauwelijks voorhanden. Enige ideeën zijn in een tweetal publicaties<sup>2</sup> verwerkt. In dit artikel willen we een aantal aandachtspunten voor een mogelijke aanpak van de integratieproblemen belichten. In figuur 1 is een schematisch overzicht van de meest dominante functies in elke stedelijke regio gegeven. Algemeen kenmerk van de drie onderzoeksgebieden is, dat controle- en distributiefuncties de overhand hebben. Tevens illustreert de figuur, dat de verdeling van de onderscheiden functies in elke stedelijke regio een andere is. Tenslotte zijn de functies die Gent (distributie) en Utrecht (controle en cultureel) vervullen, in vergelijking met de functies van de andere steden, vrijwel uitsluitend van nationale betekenis.

### Subsystemen

In het *economisch*-functionele subsysteem zijn Brussel, Düsseldorf en Keulen de belangrijkste beslissingscentra voor private ondernemingen. Dit is een gevolg van de aanwezigheid van relatief veel nationale en internationale regionale of hoofdkantoren. Alleen Londen en Parijs zijn in Europa van een hogere rangorde. In het *financiële* subsysteem domineren Amsterdam en Brussel. In vergelijking met bijvoorbeeld Londen zijn deze steden van ondergeschikte betekenis. Met betrekking tot het luchtvaartverkeer kan Amsterdam gekarakteriseerd worden als de 'gateway' van de Low Lands. Düsseldorf de tweede luchthaven van de regio is duidelijk minder belangrijk. Voor beide luchthavens geldt, dat Londen, Parijs en Frankfurt, allen gelegen in het kerngebied van de High Lands, van veel grotere betekenis zijn.

De grootste haven van deze regio èn van de gehele wereld is Rotterdam. Op ruime afstand wordt zij gevolgd door Antwerpen. De knooppunten van spoorwegen kunnen we vinden in Brussel, Keulen en Utrecht. Deze hebben voornamelijk een nationale functie. In het *politieke*-functionele subsysteem zijn Bonn, Brussel en Den Haag de kernsteden. De eerste twee genoemde steden zijn waarschijnlijk belangrijker dan het Nederlandse regeringscentrum. Dit is een gevolg van de ligging van Bonn in de in economisch opzicht machtige Bondsrepubliek en de centrale politieke functie die Brussel voor de Europese Economische Gemeenschap en de NAVO vervult. Op lager niveau dan de nationale regeringscentra staat Düsseldorf dat beslissingscentrum is voor de staat Nord-Rein Westfalen. Utrecht als provincie hoofdstad is als beslissingscentrum onbelangrijker dan Düsseldorf, aan-



Figuur 1

gezien zij over slechts beperkte bevoegdheden beschikt en haar politieke domein beperkt van omvang is.

Tenslotte de *culturele* functies. Hier is door tegenstrijdige informatie moeilijk een rangorde aan te brengen. Voorlopig beschouwen we Amsterdam, Brussel en Keulen als de belangrijkste cultuursteden. Zij worden gevolgd door Antwerpen en Utrecht. In het overige deel van de EG liggen steden met een in cultureel opzicht hogere rangorde. Dit zijn bijvoorbeeld Londen en Parijs.

De hierboven bij het schema geplaatste opmerkingen illustreren dat de 'top-posities' op de verschillende functieniveaus voor een belangrijk deel niet in de Low Lands, maar in de High Lands gesitueerd zijn. Een uitzondering hierop vormt wellicht Brussel, dat belangrijke internationale politieke functies uitoefent (EG, NAVO). We zien hierin een bevestiging van onze eerdere bewering, dat de Low Lands een gebied van tweede signatuur is. De vraag is of deze Low Lands zich kunnen opwerken tot het niveau van de High Lands, met andere woorden kunnen zij zich ontwikkelen van 'low' naar 'high'?

**Nieuwe grondstof**

In deze tijd van informatica, computers en communicatienetwerken zal het zo langzamerhand tot iedereen doorgedrongen zijn, dat we op weg zijn naar een meer op kennis en informatie gebaseerde samenleving. Vestigingsplaatsfactoren als de situering ten opzichte van de vindplaats of aanvoerplaatsen van fysieke grondstoffen en/of de aanwezigheid van goedkope arbeidskrachten, zullen in het Westen steeds meer aan belang inboeten. Informatieknooppunten en -bronnen en de woonplaats van hoger opgeleiden zijn de vestigingsplaatsfactoren in opkomst. R&D-afdelingen van bedrijven en overheidsinstellingen én universiteiten zijn belangrijke organisaties waarin nieuwe kennis wordt geproduceerd. Regio's waarin dergelijke onderzoeksinstellingen gevestigd zijn, kunnen een bevoorrechte positie innemen, mits de beschikbare kennis tussen belanghebbende organisaties in de regio wordt uitgewisseld. Deze kennisover-

dracht kan bijvoorbeeld plaatsvinden in de vorm van adviezen, contractonderzoek, doorstroming van werknemers en het ontstaan van spin-offs (zelfstandige ondernemingen).

Uit onderzoek<sup>3</sup> weten we dat veel institutionele en culturele barrières een dergelijk uitwisselingsproces afremmen. Andere regio's, bijvoorbeeld in de High Lands, zullen profiteren van de in de Low Lands ontwikkelde kennis, wanneer een dergelijke onderlinge verwevenheid (interne integratie) tussen kennisproducerende en -consumerende organisaties niet tot stand wordt gebracht. Kennisintensieve activiteiten zijn in sterke mate afhankelijk van de hoger opgeleiden. Deze categorie stelt hoge eisen aan woning en woonomgeving. De laatste decennia is een toenemende maatschappelijke heterogeniteit waarneembaar. Huishoudens differentiëren zich naar structuur, participatie op de arbeidsmarkt en inkomen. Een ruimtelijke differentiatie ondersteunt de maatschappelijke variant. Op het stadsgewestelijk niveau zullen verschillende typen huishoudens in van elkaar te onderscheiden lokale woonmilieus gehuisvest zijn. De 'daily urban systems' zullen een reeks van woonmilieus variërend van landschappelijk aantrekkelijke woonmilieus tot kwalitatief hoogwaardige (internationale) stedelijke woonmilieus moeten bieden. De vraag is of elk van de drie regio's afzonderlijk in staat blijkt een dergelijke verscheidenheid aan te bieden. Op het ogenblik is nog veel te weinig kennis verzameld over woonmilieubehoefden van deze categorie huishoudens en de mogelijkheden die de onderscheiden stedelijke regio's hen bieden.

**Netwerken**

Een regio functioneert niet in een vacuüm maar vormt een onderdeel van een stedelijk systeem. De ontwikkeling van een stedelijke regio is mede afhankelijk van de functie die de regio binnen een netwerk van steden vervult. Functies verschillen in macht en aanzien. Bestuur en vernieuwing geven de meeste macht en status, gevolgd door het overbrengen van goederen en informatie. Routinematige productie staat op de laagste trede<sup>4</sup>. In deze rangorde weerspiegelt zich een hiërarchie van kennisniveaus. Twee factoren zijn verantwoordelijk voor de dynamiek van stedelijke systemen en de positie van een regio. Dit zijn de mate van functiespecialisatie en de transport- en communicatietechnologie. Als gevolg van deze factoren kunnen steden aan een stedelijk netwerk worden toegevoegd of eruit verdwijnen. In ieder geval veranderen de interacties tussen de nederzettingen.

In de economische sector treedt *specialisatie* op als gevolg van de technologische vernieuwingen van productieprocessen. Hierdoor kunnen deze processen gefragmenteerd worden in een aantal gestandaardiseerde individuele routinehandelingen. De toepassing van deze productietechnieken maakt internationalisering van industriële productie mogelijk<sup>5</sup>. Hand in hand met deze internationalisering van de industrie, gaat de internationalisering van de zakelijke dienstverlening. Planning, bestuur, productontwikkeling en onderzoek worden in toenemende mate complexer en belangrijker. Diversificatie en transnationalisatie lei-

den tot een toename van de behoefte aan management, planning en controle<sup>6</sup>.

Deze economische specialisering is verbonden met een ruimtelijke specialisering op internationale schaal. Globaal kunnen we stellen dat de kennisintensieve diensten- en industriesectoren in de Westerse landen steeds meer gaan domineren. De arbeidsintensieve sectoren verdwijnen steeds meer naar de lage-lonen-landen. De interacties tussen regio's en daarmee de economische integratie nemen als gevolg van deze specialisering toe. De tweede factor betreft de *transport- en communicatietechniek*. Als gevolg van innovaties in deze technieken is de snelheid en efficiëntie verhoogd en zijn de kosten verlaagd. Een toenemende internationalisatie van de economische sectoren is hierdoor mede mogelijk gemaakt<sup>7</sup>. Wijzigingen in het stedelijk systeem kunnen hierdoor optreden.

**Handhaving**

Veel steden in de drie stedelijke regio's bekleeden op dit moment top-posities binnen hun afzonderlijke nationale stedelijke systemen. Zij zullen degradatie niet kunnen ontlopen wanneer de huidige ontwikkelingen binnen Europa zich doorzetten. Zij kunnen hun positie behouden, wanneer zij met andere stedelijke regio's één geïntegreerde stedelijk regio vormen. Dit houdt niet alleen een toename van de relaties tussen de steden in, maar tevens een spreiding van functies over de steden. Complementariteit zal in plaats van concurrentie nagestreefd moeten worden.

**Interne integratie is één van de voorwaarden voor externe integratie. Regio's kunnen hun ontwikkelingskansen verhogen door enerzijds regionale kennisproducerende organisaties te stimuleren hun onderzoeksprogramma's meer op elkaar af te stemmen en de regionale kennisoverdracht te vergroten. Anderzijds zal meer ingespeeld moeten worden op de woonbehoeften van hoger opgeleiden.**

\* Medewerkers aan het Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam.

1. M.Bierman en P.Benjaminse : *Proeve van een internationaal ruimtelijk-strategisch antwoord: het Neptunus concept als voorbeeld in PLAN, 7/8, 1988.*
2. M.J.Dijst en C.Cortie : *Van 'low' naar 'high': een voorstudie naar de ontwikkeling en toekomstmogelijkheden van polycentrische stedelijke systemen in Nederland, België en Noord-Rijn Westfalen, Amsterdamse Sociaal-Geografische Studies, 15, 1988.*
3. M.J.Dijst en C.Cortie : *Universiteit en Revitalisering: de betekenis van de Universiteit van Amsterdam voor een economische en residentiële revitalisering van Amsterdam. Nederlandse Geografische Studies, 51, 1987.*
4. P.M.Hohenberg en L.H.Lees: *The making of urban Europe: 1000-1950*, Harvard University Press, 1985.
5. P.Dicken: *Global Shift: industrial change in a turbulent world*, London, 1986.
6. zie Dicken(1986) en S.Sassen-Koob : *The new labor demand in global cities*, 1984.
7. zie Dicken (1986).

## De successtory Baden-Württemberg

# Economische ontwikkeling door technologietransfer

In Europa ontstaan nieuwe zwaartepunten, die ten opzichte van de traditionele economische centra zuidelijker zijn gelegen. Het Rhônedal in Frankrijk en Beieren en Baden-Württemberg in Zuid-Duitsland zijn hiervan sprekende voorbeelden. Is het alleen de centrale ligging binnen het toekomstige Europa van 1992 dat deze gebieden zo succesvol maakt? Een reis naar Baden-Württemberg toonde aan dat dit niet het geval is<sup>1</sup>. Een efficiënt gebruik van de reeds aanwezige kennisinfrastructuur kan tot vaak succesvolle innovaties in met name het midden- en kleinbedrijf leiden.

THIJS PENNINK\*

De meeste ruimtelijk gebonden elementen van het produktiemilieu hebben door verbeteringen in de infrastructuur en de toename van de mobiliteit aan ruimtelijk discriminerende invloed ingeboet. Deze ontwikkeling heeft tegelijkertijd tot gevolg dat ruimtelijk minder gebonden elementen van het produktiemilieu aan betekenis hebben gewonnen. Dit uit zich onder andere in een 'strijd' tussen regio's. Eén van de terreinen waarop een regio zich kan onderscheiden is het organiserend vermogen dat steunt op daadkracht en coöperatief vermogen. Een voorbeeld hiervan is een zodanige structuur van kennistransfer binnen een regio dat een proces van technologische vernieuwing bij het regionale bedrijfsleven op gang wordt gebracht en gehouden.

### Produkt-levenscyclus

Kennistransfer is om twee redenen van belang. Ten eerste draagt een snelle technologische ontwikkeling bij tot een aanmerkelijk kortere produkt-levenscyclus. Om aan de markt vraag te kunnen voldoen vraagt dit van het bedrijfsleven een voortdurend inno-

vatieve houding zowel ten aanzien van de gevoerde produkten als van de gehanteerde (proces-)technologie. Ten tweede heeft de verdergaande internationalisering mede tot gevolg dat grote ondernemingen zich in toenemende mate gaan concentreren op hun kerntaken. Dit biedt met name het midden- en kleinbedrijf mogelijkheden in de sfeer van toelevering en co-maker-schap. Tot nu toe heeft deze markt zich vooral op regionaal en nationaal niveau ontwikkeld. De integratie van de Europese markt vraagt echter om een steeds nauwere samenwerking en toelevering over de nationale grenzen heen.

Genoemde ontwikkelingen hebben tot gevolg dat de informatiebehoefte op tal van terreinen sterk toeneemt. Het is vooral voor kleine landen en bedrijven niet eenvoudig om bij te blijven. Zo zijn sommige velden van technisch onderzoek zo geavanceerd, specialistisch en kapitaalintensief, dat de drempels zelfs voor zeer grote ondernemingen te hoog zijn geworden. Internationale samenwerking tussen grote bedrijven is daarom ook nodig. De grote EEG-programma's voor technische samenwerking zoals ESPRIT, EUREKA en RACE<sup>2</sup> zijn

hierop gericht. Het aandeel van het midden- en kleinbedrijf in deze grote Europese technologieprogramma's is gering. Toch is het van uitermate groot belang dat kennis juist doordringt tot het midden- en kleinbedrijf. Op basis van een aantal kenmerken van het midden- en kleinbedrijf (onder andere informatiegebrek, communicatieproblemen en een beperkt organisatievermogen) is het van belang dat de verschillende bronnen van kennis en advisering op het terrein van techniek, markt, management en overheidsregelingen op niet al te grote afstand van de ondernemer onder één dak verenigd zijn. Bovendien dient zo'n voorziening een laagdrempelig karakter te hebben.

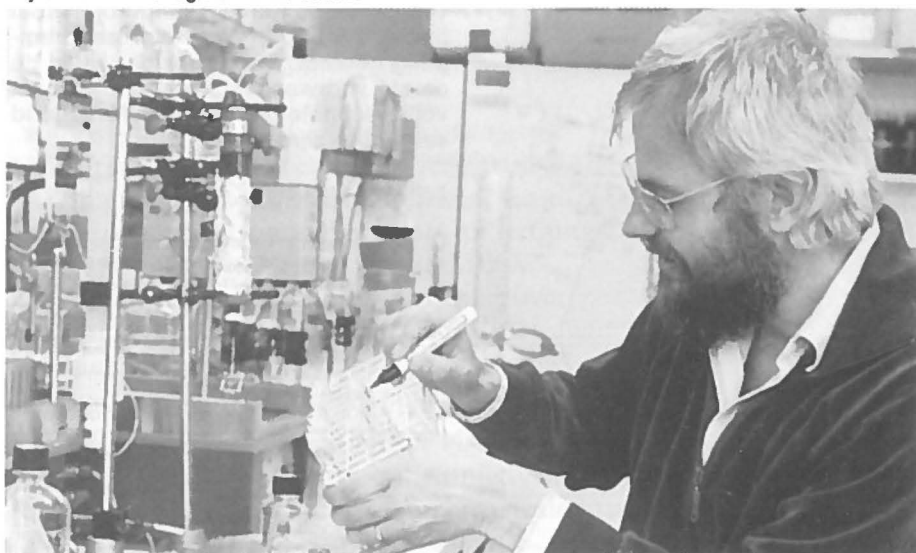
In Nederland heeft dit geleid tot de oprichting van een achttiental *Innovatie Centra*, te huisvesten in de gebouwen van de Kamers van Koophandel. De Innovatie Centra hebben als doel de verspreiding naar en het gebruik van technologische kennis door middelgrote en kleine bedrijven te intensiveren<sup>3</sup>. Het eerste Innovatie Centrum wordt medio december van dit jaar in Eindhoven geopend. Het is daarom nog niet mogelijk een inschatting te maken van de betekenis van Innovatie Centra voor de Nederlandse economie.

### Baden-Württemberg

Een regio waar de technologietransfer wel goed ontwikkeld is, is de Duitse deelstaat Baden Württemberg. De *produktiestructuur* van de deelstaat wordt gekenmerkt door een hoge industrialisatiegraad met relatief veel bedrijven in de sterke branches van de investeringsgoederenindustrie, zoals de electrotechniek, de transportmiddelenindustrie en de machine-industrie. De deelstaat kent een vrij gedifferentieerde brancheverdeling en herbergt tevens enige zeer grote industrieën (Daimler Benz en Bosch). Genoemde grote bedrijven hebben een grote invloed op de economische ontwikkeling van de deelstaat en voorzien veel toeleveringsbedrijven in de regio van opdrachten.

Wat het *produktiemilieu* betreft, kan opgemerkt worden dat de deelstaat een relatief groot aantal hogescholen binnen haar grenzen heeft. Voorts telt de deelstaat niet minder dan 9 universiteiten en vele onderzoeks- en ontwikkelingsinstituten. Zo zijn er in Baden-Württemberg dertien Max-Planckinstituten, zestien onderzoeksinstituten van het Fraunhofer-Gesellschaft en drie zogenaamde grote onderzoekscentra, namelijk het kernonderzoekcentrum in Karlsruhe, dat ongeveer 5 maal zoveel werknemers telt als zijn Nederlandse equivalent in Petten (ECN), het kankeronderzoekscen-

Het imago van Baden Württemberg staat borg voor de vestiging an technologisch geavanceerde bedrijven uit andere regio's van Duitsland.





trum in Heidelberg en het onderzoekscen- trum lucht- en ruimtevaart in Stuttgart. Zowel de kansrijke produktiestructuur als het produktiemilieu vormen het uitgangspunt van de succesrijke ontwikkeling van de deelstaat. Om te kunnen profiteren van de aanwezige kennis in de regio is een *regionaal technologiebeleid* ontwikkeld, dat een voorbeeldfunctie heeft voor regio's in binnen- en buitenland. In dit technologiebeleid, dat voornamelijk gericht is op het midden- en kleinbedrijf heeft de technologie- transfer het zwaartepunt. Technologietransfer vindt op drie niveaus plaats. Voor de eerste hulpverlening en doorverwijzing zorgen de Innovatie Advies Bureaus van de Kamers van Koophandel, terwijl voor de werkelijke advisering en contactbemid- deling met onderzoekers de met Hogescho- len in verbinding staande bureaus en trans- ferpunten van de 'Steinbeis-Stiftung' de be- langrijkste instanties zijn. Daarnaast zorgen verschillende technologieparken voor een geschikte infrastructuur voor technologie- georiënteerde starters en wordt met behulp van deze centra ook de technologietransfer nagestreefd.

**Informatie**

De Innovatie Adviesbureaus van de Ka- mers van Koophandel werden in de tweede helft van de jaren '70 gesticht. In sommige gevallen is een Innovatie Adviesbureau een zelfstandige rechtspersoonlijkheid, zoals bijvoorbeeld die in Karlsruhe. De meesten zijn echter geïntegreerd in de Kamers. De bureaus houden zich concreet bezig met informatie-overdracht, contactbemiddeling, advisering en bijscholing. Voor de informa- tie-overdracht staan verschillende bronnen ter beschikking, waaronder de toegang tot een groot aantal databanken. Voor de be- middeling heeft men een aantal specifieke

media ontwikkeld. Genoemd kunnen wor- den de *Technologiebörse*, waarbij vraag en aanbod door middel van een tijdschrift tot elkaar worden gebracht. Voorts de *Koope- rationsbörse*, die op dezelfde manier, zij het op landelijke schaal, tracht samenwerking tussen bedrijven te realiseren. Verder het onderzoekshandboek *Bovenrijn*, waarin alle technische instituten en onderzoeksbureaus in de regio staan vermeld met hun specialiteiten. De advisering richt zich voor- al op doorlichting van het bedrijf, de finan- ciering, de ontwikkeling van een onderne- mingsplan en op de controle van de voort- gang. Op het gebied van de scholing moet gedacht worden aan de organisatie van congressen, voorlichtingsbijeenkomsten en uitwisselingen van ervaringen op tech- nisch gebied.

**Transfercentra**

De Steinbeis-stiftung, genoemd naar Ferdi- nand von Steinbeis, werd in 1971 opgericht om de technologietransfer tussen de ken- niscentra en het bedrijfsleven te bevorde- ren. De stichting staat onder controle van de deelstaat. Zij heeft een netwerk van tech- nische adviesdiensten opgebouwd, die verbonden zijn met Hogere Technische Scholen (HTS). De adviesdiensten zijn op een breed technisch probleemveld georiënteerd en helpen de bedrijven voorna- melijk met kleine problemen. De werkne- mers zijn afkomstig van universiteit of HTS en verrichten de werkzaamheden voor de Steinbeis-stiftung als nevenactiviteit. In de jaren tachtig besloot men naast de advies- diensten ook een netwerk van *transfercen- tra* op te zetten. Deze centra zijn meer speci- alistisch van aard en kunnen daardoor ook dieper op de technische problemen in- gaan. Ze zijn nauw gelieerd aan de ter plaatse aanwezige hogescholen en bieden

alleen diensten in die technische disciplines die ook aan de Hogescholen worden gedo- ceerd. Het aantal technische adviesbu- reaus (16) is al geruime tijd constant, maar het aantal transfercentra groeit stormachtig. Op dit moment zijn er 53, verdeeld over de gehele deelstaat.

De structuur van kennistransfer in een regio is één van de elementen van het produktie- milieu en als zodanig mede verantwoorde- lijk voor het peil van de regionaal-economi- sche ontwikkeling. Het succesvolle voor- beeld Baden-Württemberg leert dat een re- gio, weliswaar profiterend van haar centrale ligging in Europa en de aanwezigheid van een groot aantal onderzoeksinstituten en hogescholen, heel goed in staat is door het opzetten van een infrastructuur van techno- logietransfer haar economische ontwikke- ling ter hand te nemen. Zodanig zelfs dat het imago van de regio inmiddels borg staat voor de vestiging van technologisch ge- avanceerde bedrijven uit andere regio's van Duitsland.

**Ontwikkeling**

Een vertaling van de situatie in Baden- Württemberg naar de Nederlandse praktijk levert een aantal conclusies op. Het trans- fernetwerk is in Baden-Württemberg sterk gedecentraliseerd en volledig gericht op het midden- en kleinbedrijf. Men gaat er daarbij stilzwijgend van uit dat grotere on- dernemingen toch wel hun weg zullen vin- den. Daarnaast is het opvallend dat zo sterk wordt aangesloten bij het Hoger Beroeps Onderwijs en minder bij Universiteiten. Het hoge abstractieniveau van de universitei- ten, dat vaak haaks staat op de praktische problemen van het midden-en kleinbedrijf, ligt ten grondslag aan deze keuze. Een ver- dere ontwikkeling van transferpunten aan Hogescholen in Nederland lijkt dan ook van groot belang. Daarbij moet niet alleen ge- dacht worden aan de inzet van studenten bij stages, maar ook aan de inzet van de do- centen. De wisselwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven wordt daardoor aanmerke- lijk intenser.

**Tenslotte moet worden gewezen op de deconcentratie van het adviesnetwerk en een duidelijke keuze voor een drietal niveaus van advisering. De regionale opzet van innovatiecentra en de huis- vesting bij de Kamers van Koophandel lijkt een waarborg voor een laagdrempelig contact. In dat opzicht lijken de eerste voorwaarden voor een succes- volle technologietransfer in Nederland vervuld te zijn.**

\* Redactie Agora

1. De ervaringen in Baden-Württemberg werden op- gedaan tijdens een door het Utrechtse bureau STOGO georganiseerde excursie voor mede- werkers van Koophandel en Rijks- nijverdienst.
2. ESPRIT = European Strategic Program for R&D  
Information Technologies  
EUREKA = European Research Coördination Agency  
RACE = Research in Advanced Communicati- ons Technologies
3. Ministerie van Economische Zaken, *Beleidsver- zicht Technologie 1988 - 1989*

**Overzicht van de instellingen die een rol spelen bij de kennisoverdracht in de deelstaat.** Bron: Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie Baden-Württemberg



Stand: Januar '88



Het nieuwe hoofdkantoor van de NMB: 50.000 m<sup>2</sup>. Projectontwikkeling en bouwmanagement: MBO Amsterdam.

# MBO WEET ER MEER VAN

Het nieuwe hoofdkantoor van de NMB is voltooid. Een markant project dat zich in veel opzichten onderscheidt van alle bestaande kantoorgebouwen in Nederland (en veel andere landen). Op z'n minst spraakmakend door z'n architectuur en zeker gezichtsbepalend voor Amsterdam Zuidoost. Logisch geïntegreerd in wat in korte tijd grote bekendheid heeft gekregen als De Amsterdamse Poort. Net als het winkelcentrum al voor de officiële opening een opmerkelijk bekend fenomeen. Het nieuwe hoofdkantoor van de NMB getuigt van dezelfde durf en visie die ook aan het stadsdeelwinkelcentrum De Amsterdamse Poort ten grondslag liggen. Beide projecten zijn ontwikkeld en gerealiseerd door MBO, Maatschappij voor Bedrijfsobjecten N.V.

## MBO, ALS PLANNEN CONCREET MOETEN WORDEN.

In de afgelopen 25 jaar heeft MBO zich ontwikkeld tot een van de meest zekere en succesvolle partners op het terrein van de ontwikkeling, realisatie en financiering van commercieel onroerend goed.

Onmiskenbaar het resultaat van de veelzijdige opstelling van MBO. MBO doet meer dan projectontwikkeling. Ook een grote verscheidenheid van financieringsvormen (hypotheek, leasing, bouwen pakketfinanciering) behoort tot het uitgebreide en flexibele dienstenpakket van MBO.

Daarnaast voert MBO het beheer over een breed scala van grote en kleinere vastgoedprojecten. Met het beheer over meer dan 125 projecten is ook op dit terrein de expertise van MBO ruim bemeten.

## MBO, BEDRIJFSHUISVESTING OP MAAT.

Maar al te veel plannen komen niet van de grond door het gebrek aan visie of nuchtere realiteitszin.

MBO houdt bij elk project de commerciële haalbaarheid nauwlettend in het oog en creëert maatwerk voor gecompliceerde financieringsproblematieken.

Die veelzijdigheid in dienstverlening maakt MBO tot een serieuze en waardevolle gesprekspartner als het gaat om ambitieuze plannen die verder moeten komen dan de tekentafel.

## MEER WETEN?

Als u meer gedetailleerde informatie wilt, neem dan contact op met de Afdeling Commerciële Zaken, tel. (020) 569 46 77.

 **MBO**

Maatschappij voor Bedrijfsobjecten N.V.,  
Postbus 608, 1000 AP Amsterdam.

## Het belang van belastingvrije opslag

# Douane-entrepots in Nederland, een onbekend fenomeen



Het voormalige douane-entrepot in Amsterdam. Ook in het water is een muur gebouwd om het in- en uitgaande scheepvaartverkeer te controleren. Foto: Gemeente Amsterdam, DRO

De positie van Nederland als vervoersnatie in Europa is wel bekend. Factoren die hieraan bijdragen zijn onder andere de geografische ligging, de aanwezige infrastructuur, de internationale oriëntatie en het fiscale klimaat. Een zeer belangrijk maar onbekend onderdeel van het laatste aspect vormt de mogelijkheid om in Nederland entrepots te stichten. In een dergelijk *entrepot* kunnen uit het buitenland afkomstige goederen worden opgeslagen zonder dat daarover de gebruikelijke invoerrechten en belastingen betaald behoeven te worden.

### ERIK LOUW \*

De internationale handel kenmerkt zich door het grensoverschrijdende karakter van de goederenstromen. Bij het passeren van de grenzen moet normaal een veelheid aan belastingen worden betaald. Indien goederen een land echter verlaten zonder dat er toegevoegde waarde wordt gecreëerd, wordt de prijs van de goederen onnodig verhoogd hetgeen de handel belemmert. Om deze reden wordt in de meeste landen de mogelijkheid geboden om de betaalde belastingen bij wederuitvoer terug te vorderen of de goederen door te voeren en/of, onder stringente condities, op te slaan zonder dat belastingen betaald hoeven te worden. In het laatste geval betekent dit voor de handel dat er niet onnodig grote bedragen vastliggen en dat renteverlies voorkomen kan worden.

### Douane-entrepots

De Nederlandse douanewetgeving is binnen het kader van EG-richtlijnen tot stand gekomen. In vergelijking met de andere EG landen heeft Nederland de daarin gescha-

pen mogelijkheden, zeker ten aanzien van de entrepots, op zeer ruime schaal toegepast. Grondgedachte daarachter is dat Nederland de entrepots als een instrument ziet in de internationale handel terwijl de andere landen ze meer zien als een instrument voor de vertraagde invoer.

Nederland heeft op basis hiervan een uitgebreid stelsel van zogenaamde *douane-entrepots* opgebouwd waarin 4 typen worden onderscheiden. De douane-entrepots worden onderscheiden op basis van de manier waarop de douane toezicht houdt op de daar opgeslagen goederen. Bij de oudste typen, de *publieke en particuliere entrepots*, vindt het toezicht plaats op fysieke wijze; douaneambtenaren houden toezicht op de in- en uitgaande goederen en zorgen voor de opening en sluiting van het entrepot. Bij de *fictieve entrepots* geschiedt de controle door middel van een zogenaamde voorraadcontrole, de werkelijk aanwezige voorraad wordt op gezette tijden vergeleken met de voorraad zoals die volgens de douanegegevens aanwezig zou moeten zijn.

De jongste telg uit het entrepotgeslacht is

het *FEMAC*; het Fictief Entrepot Met Administratieve Controle. Hier is de fysieke controle geheel verdwenen en wordt de controle op administratieve wijze uitgevoerd. Basis voor deze controle is de commerciële administratie van de ondernemer die dan ook aan zeer strenge eisen moet voldoen. Hij moet zich onder andere een controle door de Rijks Accountants Dienst laten welgevallen. Het voordeel voor de ondernemer is dat hij zelf bepaalde douanedocumenten mag afgeven hetgeen de afhandelingssnelheid van de goederen bevordert. De fysieke controle is momenteel op zijn retour en men gaat steeds meer over op administratieve controle.

In Nederland wordt de toepassing van de wetgeving in de praktijk gekenmerkt door een grote *flexibiliteit*; de douane stelt zich bedrijfsgericht op. Zo zijn in Nederland ruim 300 douaneposten die zich lang niet allemaal bij grenzen, havens of vliegvelden bevinden. Dit heeft als voordeel dat douaneformaliteiten ook in het binnenland kunnen worden afgehandeld. Het oponthoud aan de grenzen wordt hierdoor tot een minimum beperkt. Schijnbaar in tegenstelling hiermee is het feit dat Nederland in vergelijking tot andere EG-landen minder douaneambtenaren heeft. De automatisering is nog niet erg ver gevorderd.

### Stukje buitenland

De praktijk wijst uit dat er op grond van de genoemde 4 typen douane-entrepots geen overzicht te maken is van het aantal entrepots. Naast de traditionele pakhuizen en opslagruimten zijn er ook koel- en vrieshuizen, graansilo's en tankparken waarvoor iedere afzonderlijke cel of tank weer een ander type entrepot kan zijn. Bovendien kunnen tanks ingevolge de verleende vergunning afwisselend worden gebruikt als publiek, particulier en fictief douane-entrepot. De publieke entrepots komen het meest overeen met het traditionele beeld dat men van een entrepot heeft. Dit zijn namelijk om muurde terreinen met bewaakte ingangen. Het zijn als het ware stukjes buitenland binnen Nederland. Wellicht het mooiste voorbeeld is het Vrij-Entrepot in Rotterdam dat door de gemeente wordt geëxploiteerd. Binnen de muren kunnen bedrijven opslag

Tabel: Aantal douane-entrepots in 1986

publiek douane-entrepot	6
particuliere douane-entrepot	286
fictief douane-entrepot	230
FEMAC-vergunningen	400 (schatting)



## Een voorbeeld

In de Nederlandse douanewetgeving zijn entrepots omschreven als: 'inrichtingen waar douanegoederen in afwachting van het volgen van een nadere bestemming, zonder verschuldigheid van belasting kunnen worden opgeslagen'. Het lijkt ons zinvol de werking en het belang van een entrepot aan de hand van een (fictief) voorbeeld te illustreren. Een lading Japanse fotocamera's arriveert in Nederland. De lading dient bij het passeren van de Nederlandse grens bij de douane te worden aangegeven. Deze maakt van de partij een document. Onder dekking van dit document kunnen de camera's door heel Nederland verder worden getransporteerd. Een deel van de camera's is bestemd voor de Nederlandse handel en wordt ingevoerd. Hierover worden meteen invoerrechten en belastingen betaald. Een ander deel wordt onder document direct doorgevoerd richting Duitsland. Van de resterende camera's is de bestemming nog onzeker. Zij kunnen nu worden opgeslagen in een entrepot. Omdat ze nog niet zijn ingevoerd (in het vrije verkeer gebracht) hoeft hierover geen invoerrecht of belastingen betaald te worden. Het door de dou-

ane opgemaakte document dat dit deel van de lading dekt houdt nu op te bestaan. De camera's kunnen zowel opgeslagen worden in een entrepot, beheerd en bewaakt door de douane, als op een eigen terrein indien daar de nodige vergunningen voor aanwezig zijn. Tijdens de opslag mogen de camera's bepaalde behandelingen ondergaan die het in goede staat bewaren of de presentatie van de goederen ten goede komt, zoals sorteren, verpakken en labelen. Na verloop van tijd komt de definitieve bestemming van de camera's vast te staan en verlaten ze het entrepot. Een deel komt alsnog in Nederland terecht, de rest wordt doorgevoerd naar Duitsland. Uit het voorbeeld moet duidelijk zijn geworden dat entrepots van groot belang zijn in de functie die Nederland vervult in de internationale distributie. Goederen kunnen voor onbepaalde tijd worden opgeslagen zonder dat er onnodig geld, in de vorm van belastingen, in is gestoken. In de handel wordt dan ook veelvuldig gebruik gemaakt van entrepots, met name in de internationale oliehandel. In Rotterdam bijvoorbeeld ligt olie opgeslagen die kan worden aangewend ter invoer, doorvoer of verwerking in een raffinaderij. Daarnaast worden ook strategische voorraden van internationale organisaties in entrepot opgeslagen.

andere goederen in het entrepotverkeer neemt echter geleidelijk toe. Vooral bij auto's en machines is de stijging aanzienlijk.

Ruim 91% van de goederen die de entrepots verlaten, heeft een Europese bestemming. Samen met de doorvoer moet het entrepotverkeer daarom gezien worden als vaandeldrager van distributiefunctie van Nederland binnen Europa. Daar echter de doorvoer in feite alleen een transportprestatie inhoudt moet het entrepotverkeer gezien worden als de activiteit die het meest bijdraagt aan de Nederlandse economie. De samenstelling van het entrepotverkeer wijst er al op dat in Rotterdam het grootste deel hiervan wordt afgewikkeld; 83% van het totale gewicht aan entrepotgoederen wordt hier opgeslagen. Amsterdam neemt, met duidelijke afstand, de tweede plaats in met 6%. Het aandeel van overig Nederland was in 1986 11% en stijgt geleidelijk. Wanneer we de spreiding van de entrepots bekijken, zien we dat zeehavens de grootste entrepotcapaciteit hebben maar dat ook in het binnenland een grote verscheidenheid aan entrepots bestaat.

**De EG-richtlijnen, waarop de douanewetgeving is gebaseerd, worden momenteel herzien. Onder invloed van de Nederlandse overheid en het bedrijfsleven zijn de in eerste instantie nadelige voorstellen gewijzigd, zelfs zo dat er ruimere mogelijkheden voor het Nederlandse entrepotstelsel komen. Het belang van dit stelsel voor de Nederlandse distributiefunctie zal daardoor zeker toenemen. Meer onderzoek naar dit onbekende handelsfenomeen is daarom gewenst.**

\* Redactie AGORA

Dit artikel kwam mede tot stand door de medewerking van de heer M.J. Landman van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en de Beneden-Maas.

1. Erik Louw: *Entrepots in Nederland, een onderzoek naar een onbekend handelsfenomeen*, doctoraalscriptie Economisch Geografisch Instituut, Universiteit van Amsterdam.

ruimten huren. Ondernemers kunnen echter ook zelf een entrepot stichten; daartoe dient men voor elk type entrepot een vergunning aan te vragen.

Het type entrepot dat men kiest hangt af van een aantal factoren, zoals de aard en omvang van de goederen, de plaats van vestiging, de bekendheid met het douanesysteem, de gevoerde administratie ten aanzien van de goederen en de kosten die het type entrepot met zich meebrengt. Voor *kleine bedrijven* is het publiek entrepot vaak het meest geschikt omdat men dan gebruik kan maken van reeds bestaande faciliteiten en het valt onder een relatief simpel administratief regime. Het particulier entrepot daarentegen is meer geschikt voor *grote bedrijven* zoals de grotere scheepsbevoorraders, tankopslagbedrijven en veem- en pakhuisbedrijven. Het fictief entrepot wordt vooral gebruikt voor de opslag van minerale olieën.

Zowel ten aanzien van particuliere en fictieve entrepots kan gezegd worden dat zij als zodanig niet visueel waarneembaar zijn. Het zijn weliswaar door de douane goedgekeurde gebouwen of terreinen maar ze onderscheiden zich niet of nauwelijks van overig opslagruimten.

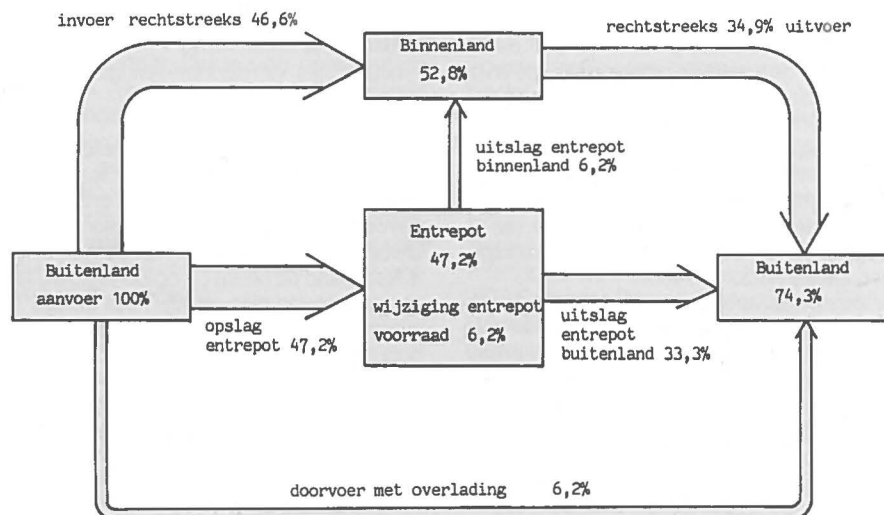
Een FEMAC is niet als fysieke eenheid te herkennen. Het is niets meer dan een vergunning waarin de vergunninghouder wordt toegestaan zijn goederen op te slaan in gebouwen, in vervoermiddelen of andere ruimten die hem ter beschikking staan. Gezien de strenge eisen die aan een FEMAC worden gesteld maken voornamelijk grote industriële- en handelsondernemingen gebruik van dit type entrepot. Met name voor bedrijven die in Nederland een Europees distributiecentrum willen vestigen is een FEMAC een uitkomst.

### Massagoederen

Hoewel het entrepotstelsel tegemoet lijkt te komen aan de eisen die de handel stelt, zegt het aantal niets over het gebruik dat er

van entrepots wordt gemaakt. Van het totaal van ruim 347 miljoen ton goederen die in 1986 in Nederland werd aangevoerd werd 18,3% in entrepot opgeslagen. 88% hiervan bestond uit ruwe aardolie en aardolieproducten. Ook chemische- en voedingsproducten worden in grote hoeveelheden in entrepots opgeslagen zodat geconcludeerd kan worden dat het entrepotverkeer voornamelijk uit *massagoederen* bestaat. Goederen die het entrepot verlaten kunnen worden in- of uitgevoerd. In 1985 werd 12,6 miljoen ton aan goederen via entrepot ingevoerd terwijl 41,1 miljoen ton via entrepots ons land weer verliet. Ook in deze twee goederenstromen nemen de minerale olieën weer het leeuwendeel voor hun rekening. Dit kan enerzijds verklaard worden uit het feit dat deze goederensoort aan een veelheid aan belastingen onderhevig is, anderzijds door de Rotterdamse positie in het Europese aardolievervoer. Het aandeel van

Schema van de aan- en afvoer van uit het buitenland afkomstige aardolie en aardolieproducten in Nederland, 1986. Bron: Erik Louw, 1988



## VISIE

'Nederland in 2015, daar wordt nu aan gewerkt', is het motto van de Vierde nota over de ruimtelijke ordening van ons land. Niet alleen in de tijd, maar ook in de ruimte worden ten opzichte van de voorgangers van deze nota grenzen verlegd. Aan het thema internationalisering wordt in verhouding veel aandacht besteed. Daarbij gaat het zeker niet alleen om een toenemende internationale samenhang van economische ontwikkelingen. Ook op cultureel- en ecologisch terrein neemt de internationale verstrengeling toe. Daarbij blijft de Vierde nota een typische nationale nota: het gaat om de plaats van Nederland in de wereld, in Europa en om concepten als 'Nederland-distributieland' en 'Nederland-Waterland'.

Opmerkelijk is dat de kaart bij het beleidsvoornemen zo weinig buitenland laat zien. Iets meer van België dan van Duitsland, maar dat komt omdat de provincie Limburg zo uitsteekt.... Bij de voorbereidingen van de Vierde nota zijn wel pogingen ondernomen om te komen tot een kaartbeeld met meer buitenland, maar die pogingen zijn gestrand op een gebrek aan (goed vergelijkbare) statistische gegevens en beleidsinformatie.

De Rijksplanologische dienst heeft het afgelopen half jaar echter niet stil gezeten. De regeringsbeslissing over de Vierde nota, die omstreeks 17 december a.s. zal worden gepubliceerd, zal een (indicatief) kaartbeeld op Noord-Westeuropese schaal bevatten. Ook uit deze kaarten-geschiedenis is duidelijk geworden dat onze kennis over wat er over de grens gebeurt nog beperkt is. Om werkelijk op Europese schaal te kunnen opereren zal onze onderzoekspanning de komende jaren juist op deze kennislacune moeten worden gericht.

De verdienste van de Vierde nota is mijns inziens vooral dat het stimuleert tot het denken over het 'Nederlands product' en over de bijdrage die de ruimtelijke ordening kan spelen bij het versterken van dat product. Nederland, delta van Schelde, Maas en Rijn, heeft een grote verscheidenheid aan landschapstypen met een voortdurende afwisseling van stad en land en een ijzersterke agrarische - en distributiesector. Dit Nederland kan volgens de visie van de regering ook in 2015 een rol van betekenis spelen als we nu zorgen voor:

- eerste klas verbindingen met de rest van de wereld, voor alle mogelijke vormen van personen-, goederen- en informatieverkeer.
- een hoogwaardige stedelijke vestigingsmilieu waardoor de (veelal historische) middelgrote steden kunnen concurreren met de in de regel grotere en (qua productie- en verzor-

## Grenzeloos

IR. H. LEEFLANG

directeur Ruimtelijke Planvorming  
Rijksplanologische Dienst.

gingsmilieu) meer complete steden in het buitenland.

- een duurzame ontwikkeling van de Nederlandse landbouw en van Nederland als Waterland, dit laatste zowel met het oog op natuurontwikkeling als op de toeristisch-recreatieve ontwikkeling.
- het benutten van de ontwikkelingskansen van de grensregio's.

'1992' staat voor de deur. Dat betekent dat de plannen klaar moeten liggen om in te spelen op het Europa zonder grenzen én dat er zicht moet zijn op een daadwerkelijke (en op korte termijn) uitvoering van die plannen. Met de Vierde nota is Nederland de eerste Europese regio die een samenhangend plan op tafel heeft gelegd. Bij alle kritiek op de uitvoeringsaspecten van deze nota moet dat niet vergeten worden! Uit het tegelijkertijd met de regeringsbeslissing over de Vierde nota uitkomende tweede structuurschema verkeer en vervoer zal blijken, dat wat betreft de (inter)nationale verbindingen er ook van

daadwerkelijke uitvoering van de plannen sprake zal zijn.

'1992' zal ook betekenen dat de Europese gemeenschap van landen geleidelijk zal veranderen in een Europese gemeenschap van regio's. Het nationale niveau boet aan belang in ten gunste van enerzijds het internationale en anderzijds het regionale niveau. Op Europees niveau zal de noodzaak om bij beleidsbeslissingen ruimtelijke aspecten mee te wegen toenemen. Binnen de portefeuilles van de Europese Commissie zal de ruimtelijke ordening dan ook een afzonderlijke plaats moeten krijgen. Voor Nederland is daarbij van groot belang dat in het regionale beleid van de Europese gemeenschap de aandacht niet eenzijdig naar het zwakkere zuiden gaat. Ook op Europees niveau geldt dat de ontwikkelingskansen benut moeten worden en sterke punten moeten worden versterkt. In dat verband kan het van belang zijn te streven naar een structuurschets voor Noordwest-Europa.

Op het regionale niveau vragen vooral de grensregio's de aandacht. 1992 betekent hier zowel kansen als bedreigingen. In de Vierde nota wordt in dat verband vooral de samenwerkingsnoodzaak over de grens in de regio Maastricht, Aken en Luik benadrukt. Vanuit Den Haag is het Limburgse 'uitsteeksel' tot voor kort als perifere regio beschouwd. Met het oog op de Europese eenwording vindt er momenteel een omkering plaats in het denken en spreken de Limburgers zelf over het balkon van Europa. Samenwerking over de grens heen kan hier veel bijdragen aan het keren van bedreigingen en het benutten van kansen. Daarvoor is wel een gemeenschappelijk ontwikkelingsperspectief noodzakelijk.

**In dat verband komt de prijsvraag 'Stad en land' van de Eo Wijersstichting op een prima moment. Deze stichting, die zich richt op het bevorderen van het ruimtelijke ontwerpen op het hogere schaalniveau, hoopt met deze prijsvraag ideeën los te maken waar bestuurders en bestuurden in de grensstreek warm voor kunnen lopen. 'Ruimtelijk ontwerpen voor 'n stukje Europa' is de ondertitel van de prijsvraag. Hopelijk zien niet alleen landschapsarchitecten en stedenbouwers hierin een uitdaging. Het bestuur verwacht dat afgestudeerde of nog studerende geografen en planologen aan deze ontwerpogave voor 'n stukje Europa een belangrijke bijdrage kunnen leveren.**

1. Het prijsvraagprogramma 'Stad en land op de heling' is te verkrijgen bij het secretariaat van de Eo Wijersstichting, Willem Witsenplein 6, 2596 BK Den Haag, tel 070-264201, toestel 2848.

## Vliegen een bijzaak?

# De verrassende rol van onze regionale luchthavens

In de huidige discussie over Nederland als distributieland, wordt opvallend veel aandacht besteed aan het luchtgoederenvervoer. Meestal wordt hierbij de nadruk gelegd op de ontwikkelingen op Schiphol. Ongeveer 95% van de Nederlandse luchtvrachtafhandeling speelt zich daar af. Het resterende deel wordt vrijwel geheel op twee kleine (regionale) luchthavens afgehandeld, te weten Zestienhoven (Rotterdam Airport) en Beek (Maastricht Airport). De betekenis van deze luchthavens is echter veel groter dan op het eerste gezicht uit de cijfers naar voren komt.<sup>1</sup>

STEFAN FUNNEKOTTER  
EN AREND SMITS \*

In 1986 werd via Beek circa 24.000 ton vracht via de lucht af- en aangevoerd en via Zestienhoven nog geen 700 ton. Deze cijfers verbleken bij de 400.000 ton van Schiphol. De werkelijke goederenstroom van en naar de regionale luchthavens is echter aanmerkelijk groter. Het grootste deel van de luchtvracht wordt namelijk (onder vluchtnummer) over de weg vervoerd. Dit verschijnsel wordt *trucking* genoemd. Het transportklaar maken van de vracht, alsmede de douaneformaliteiten vinden plaats op de regionale luchthavens, waar deze handelingen sneller verricht kunnen worden dan op grote luchthavens. Vervolgens worden de goederen naar de grote luchthavens gereden. Daar vindt direct de overslag plaats op het vliegtuig, zonder dat verder uitsortering en tussenkomst van de douane nodig is.

### Besparing

Trucking levert zodoende een aanzienlijke tijd- en kostenbesparing op. Een ander voordeel is dat de vrachtwagen natuurlijk een veel flexibeler vervoermiddel is dan een vliegtuig, vooral op korte en middellange afstanden. Regionale luchthavens hebben op deze manier een 'feeder-functie' voor de grote, nationale luchthavens; vooral Zestienhoven vervult een dergelijke functie voor Schiphol.

Vanuit het oogpunt van de luchtvaartmaatschappijen, in de Nederlandse context de KLM, spelen regionale luchthavens een belangrijke rol. Door het opzetten van zogenaamde luchtvracht-steunpunten op regionale luchthavens (naast Rotterdam en Maastricht ook op Eelde, Eindhoven en Twente) en door het onderhouden van truckingdiensten van en naar de 'mainport'



Vliegveld Beek is een belangrijke schakel in het internationale net van koeriersdiensten. Onlangs is de beslissing om deze belangrijke regionale luchthaven uit te breiden, opnieuw uitgesteld.  
Foto: XP International

Schiphol, kan de KLM haar marktgebied uitbreiden en beter beheersen. Op deze wijze tracht de KLM ook op buitenlandse markten te penetreren en omgekeerd doen buitenlandse luchtvaartmaatschappijen dit in Nederland.

Luchtvracht kan ten dele gezien worden als een bijproduct van het passagiersvervoer. In toestellen waarmee intercontinentaal gevlogen wordt is ruimte gereserveerd voor luchtvracht, de zogenaamde *combi-vluchten*. Het is daarom interessant voor luchtvaartmaatschappijen om vracht op die luchthavens te krijgen waar veel lijndiensten voor het passagiersvervoer zijn. Dit zijn de internationale luchthavens waar grote toestellen kunnen landen en opstijgen en waar een veelheid van bestemmingen wordt aangeboden. Van Zestienhoven en Beek kan vooralsnog niet intercontinentaal gevlogen worden en ze hebben een beperkt aanbod van bestemmingen. Aangezien het grootste deel van de luchtvracht intercontinentaal georiënteerd is, is het veel eenvoudiger de vracht via een grote luchthaven af te handelen.

### Koeriers

Er wordt dus maar weinig werkelijk gevlogen van en naar de regionale luchthavens. Veel van de daar gevestigde vervoersgerichte bedrijven zoals expediteurs en luchtvrachtmakelaars beschouwen zich dan ook niet specifiek *luchthavengebonden*. In prin-

cipe zouden deze bedrijven gezien de aard van hun activiteiten op een willekeurig, goed bereikbaar bedrijfsterrein gevestigd kunnen zijn. De reden van hun aanwezigheid op de luchthavens is gelegen in de luchtvaartgebondenheid. Uit marketingoogpunt wordt dan vaak gekozen voor deze locatie om 'dicht bij het vuur te zitten'. Dit alles neemt natuurlijk niet weg dat op de regionale luchthavens ook wel degelijk vervoer per vliegtuig plaatsvindt, met name in Beek. Het 'werkelijke' luchtvervoer op deze luchthaven is in grote mate het gevolg van de aanwezigheid van diverse expresse- en koeriersdiensten. Deze nog relatief jonge bedrijfstak heeft de afgelopen jaren een spectaculaire groei doorgemaakt. Dit wordt onder meer veroorzaakt door een toenemende vraag naar snel en betrouwbaar transport van lichte zendingen, zoals brieven, pakketten en computeronderdelen. Voor dergelijk transport wordt een relatief hoge prijs gevraagd, maar verladers zijn bereid deze te betalen gezien de hoge economische waarde van de zendingen.

XP Express Parcel Systems en Emery Worldwide zijn twee op Maastricht Airport gevestigde expresse- en koeriersdiensten en leveren een groot aandeel in het totale goederenvervoer per vliegtuig op deze luchthaven. Zij zijn de enige bedrijven die met eigen vliegtuigen op Beek vliegen. Hierbij wordt het zogenaamde 'hub-and-spoke'-systeem gehanteerd, een relatief



nieuw verschijnsel in de vervoerswereld. Dit systeem houdt in dat een onderneming haar marktgebied opsplijt in regio's. In iedere regio wordt een centraal collectie- en distributiepunt opgericht, *de hub*. Tussen elke hub en het achterland en tussen de hubs onderling bestaan vaste lijnverbindingen, *de spokes*, waarlangs het goederenvervoer op gezette tijden plaatsvindt. De meeste expresse- en koeriersdiensten werken volgens dit systeem. Beek fungeert voor XP en Emery als hub voor het Europese vasteland. Het is dus het verzamelpunt van alle goederen die Europa als bestemming of herkomst hebben.

### Overzichtelijk

De reden waarom XP en Emery juist Beek en bijvoorbeeld niet Schiphol als hub hebben gekozen ligt, naast de centrale ligging in Europa, in het 'lege' karakter van de luchthaven. Vorig jaar overschreed Schiphol de grens van 13 miljoen reizigers en de luchthaven wordt in toenemende mate gekenmerkt door congestieverschijnselen. Dit brengt met zich mee dat goederenvervoerders de kans lopen een 'nummer' te worden en door de drukte op de luchthaven gehinderd worden. Een kleine luchthaven kent deze nadelen niet, is overzichtelijker en biedt in het algemeen een betere service aan vervoerders. Daar staat echter tegenover – en vooral wat Beek betreft is dit een

veel besproken onderwerp – dat het expressevervoer zich grotendeels 's nachts afspeelt en dus te maken kan hebben met nachtvluchtbeperkingen.<sup>2</sup>

Naast het expressevrachtvervoer worden regionale luchthavens soms ook ingeschakeld bij het ongeregelde vervoer, de *charters*. Zo werden onlangs pesticiden ter bestrijding van de sprinkhanenplaag in noordelijk Afrika via Zestienhoven afgevoerd.

### Perspectieven

De positie van Beek en Zestienhoven staat de laatste tijd sterk in de belangstelling. Beek is al jaren bezig met de aanleg van een nieuwe en langere startbaan. Tot voor kort leek dit slechts een kwestie van tijd, maar door een grotere te verwachten geluidsoverlast (vooral door de nachtvluchten) is het plan op losse schroeven komen te staan. Het toekomstperspectief van Zestienhoven oogt weer wat positiever. Lange tijd heeft het er naar uitgezien dat de luchthaven gesloten zou worden. De vrijkomende ruimte zou dan voor woningbouw gebruikt worden. Nieuwe plannen om de luchthaven in noordelijke richting te verhuizen en grootschaliger op te zetten hebben positieve reacties van beleggers opgeleverd.

Een andere belangrijke ontwikkeling voor Zestienhoven en Beek is de inspanning van

de gemeente Eindhoven om met luchtvaart Welschap ook een rol in het internationale goederenvervoer te gaan spelen. hoeverre deze luchthaven een werkelijk serieuze concurrent kan worden zal de toekomst moeten leren.

**De regionale luchthavens Beek Zestienhoven spelen een grotere rol in het internationale goederenvervoer dan men op grond van luchtvrachttarieven zou veronderstellen. Voor het vervoer van luchtvracht over de weg is van grote betekenis. Wanneer de luchthavens hun sterke punten nader uitbuiten kunnen ze een belangrijke rol spelen als nationaal en internationaal verkeersknooppunt.**

\* Studenten Sociale Geografie aan de Vakgroep Toegepaste Geografie en Ruimtelijke Planning van de Rijksuniversiteit Utrecht

1. Stefan Funnekotter en Arend Smits: *De rol van regionale luchthavens in het internationale goederenvervoer*. Afstudeerscriptie Geografisch Instituut Utrecht. Te koop bij de Vakgroep Toegepaste Geografie en Ruimtelijke Planning, Rijksuniversiteit Utrecht.

2. In de Volkskrant van 18 oktober 1988 stond vermeld dat XP International Beek dreigt te verlaten als er niet snel een soepeler regeling voor nachtvluchten komt.



## Nederland Distributieland

Rotterdam als mainport en Schiphol als gateway van Europa. Geen vreemde kreten voor een land dat een meer dan proportioneel aandeel heeft in de Europese transportmarkt. De Nederlandse economie leunt dan ook voor een belangrijk deel op transport en distributie. In een tijd waarin door toenemende internationale vervlechting de goederenstromen alleen nog maar verder zullen groeien, is het zaak deze traditioneel sterke positie verder wordt te versterken en uit te bouwen.

Daartoe is in ons land vorig jaar opgericht de Vereniging 'Nederland Distributieland'. In deze organisatie werken bedrijfsleven, overheid en andere instanties, die belang hebben bij de vervoerssector, samen. Belangenbehartiging, promotie en acquisitie behoren tot de activiteiten.

Drie doelstellingen vormen daarbij de leidraad. Ten eerste moet het produkt *fysieke distributie* worden verbeterd, wil men de voordelen van Nederland als het Europese distributiecentrum effectief kunnen uitdragen. Daartoe worden de binnenlandse ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer op de voet gevolgd; worden overheidsmaatregelen van commentaar voorzien en zo mogelijk acties geïnitieerd. Tweede doelstelling is het verlenen van service aan de individuele leden van de organisatie. Deze service kan bestaan uit het ter beschikking stellen van promotiemateriaal, maar wellicht belangrijker is het leveren van adressenbestanden, 'company-profiles' en rapporten.

Deze moeten bijdragen aan een goede 'performance' van de leden.

Promotie is de derde doelstelling; daarbij in Nederland als de Europese draaischijf voor de gehele wereld worden gepresenteerd. staande promotie-activiteiten van verschillende andere organisaties worden daarbij geïnitieerd. Nederland Distributieland richt daarbij uitsluitend op de nationale promotie, individuele acquisitie en de follow-up is voorhouden aan de leden en de regionaal opererende organisaties.

De kracht van Nederland Distributieland ligt in het feit dat de activiteiten worden ploid vanuit een sterke kennis-basis. Men zich op één sector van de economie en kasatief werken omdat dit gepaard gaat met duidelijke gebiedsafbakening.

Vanuit nationaal oogpunt moet echter worden bedacht dat transport altijd een afgeleide is andere economische activiteiten die gedrukt worden buiten de invloedssfeer van de Nederlandse beleidsmakers vallen. Concentratie op deze punten is op zich juist, maar andere economische sectoren mogen niet uit het oog verloren worden.

ERIK LOUW

Nederland Distributieland, Bezuidenhoutseweg 2594 AC Den Haag. Postbus 11674, 2502 AH Haag. Telefoon: 070 - 836905.

Advertentie

# HET ONTWIKKELEN VAN VASTGOED IS BIJ MABON IN VERTROUWDE HANDEN.



Mabon heeft de vakkennis, de mensen en de middelen om elke wens op vastgoed-gebied gestalte te geven. Mabon ontwikkelt en realiseert woningen, kantoren en winkelcentra. Maar ook bedrijfsruimten, hotels, recreatie- en multi-functionele projecten.

Onze werkwijze heeft als uitgangspunt het realiseren van gebouwen en woningen in omgevingen, die door de mens als aangenaam, eigentijds en doelmatig worden ervaren.

In Mabon vindt u een betrouwbare partner met een nuchtere toekomstvisie, die creatief en efficiënt werkt.

## mabon

mabon bv - Volmerlaan 7 - postbus 270 - 2280 AG Rijswijk - telefoon 070-153922

## Eigenwoningbezit in de jaren negentig

# Ontwerp Nota Volkshuisvesting: van huren naar kopen

Na veertien jaar is Nederland een volkshuisvestingsnota rijker, de Ontwerp Nota Volkshuisvesting in de jaren Negentig. Beleggers en bouwers worden hierin uitgedaagd meer koopwoningen te bouwen. Het nieuwe beleid van Heerma lijkt er namelijk op gericht het huren voor grote groepen onaantrekkelijk (duur) te maken en het kopen ook voor de burgers met een smallere portemonnaie (financieel) te stimuleren. De titel van de ontwerpnota; 'Van bouwen naar wonen' dekt dus niet bepaald de inhoud.

FRANK VAN ERKEL \*  
WIM DE WAARD \*\*

Het idee dat er meer aandacht voor beheer moet komen, waarschijnlijk ingegeven door de bezuinigingsdrift van deze regering, vormt het voornaamste uitgangspunt van de ontwerpnota. Het feit dat er aan bouwen niet te ontkomen valt wordt in de nota wel erkend. Het aantal huishoudens zal blijven groeien: van 5,4 miljoen in 1986 tot 7,3 in 2025, waardoor de woningvoorraad in deze periode met bijna 2 miljoen zal moeten toenemen. In de nota wordt een duidelijke (politieke) keus gemaakt om de financiële middelen vooral te gebruiken voor de huisvesting van huishoudens met een jaarinkomen van  $\pm$  30.000 gulden en lager. Dat wil niet zeggen dat op andere delen van het volkshuisvestingssterrein geen beleid gevoerd zou kunnen worden. Zo vormt ook het bevorderen van het eigenwoning-bezit een uitgangspunt voor het overheidsbeleid. Een groot deel van de lasten die dit beleid met zich meebrengt wordt niet teruggevonden in de nota. Deze lasten komen op het bordje van de Minister van Financiën terecht in de vorm van een groeiende hypotheekafrek bij de inkomstenbelasting. De kritieken op de nota richten zich, naast de door Heerma veronderstelde scheve verhouding tussen inkomen en huurhoogte in bepaalde delen van de woningvoorraad en het voorgestelde tijdelijke huurcontract als middel ter bestrijding van deze scheefheid, vooral op de onevenwichtige behandeling door Heerma van de huursector ten opzichte van de koopsector. Zo verwachten de wethouders van de vijf grote steden dat huurders over zes jaar geconfronteerd zullen worden met huren die f.150,- tot f.200,- hoger liggen dan nu het geval is. Het huurwaardeforfait wordt daarentegen slechts zeer beperkt verhoogd, terwijl het volgens het NCIV met maar liefst 50% zou moeten stijgen om de koopsector een gelijke lastenverzwaring te berekenen.

## Eigenwoning-bezit

Het aandeel eigenwoning-bezit in de totale voorraad zal door verschillende maatregelen met 12% moeten groeien tot 55% in het jaar 2000. Dit houdt een groei in van meer dan 1% per jaar. Ter vergelijking: tussen

1960 en 1985 steeg het aandeel eigenwoningbezitters van 30% tot 43%. Het eigenwoning-bezit staat dus tot de eeuwwisseling een krachtige tussensprint te wachten! In de nota wordt, in het kader van de economische veranderingen na 1992, met trots geconstateerd dat de achterstand bij het percentage eigenwoning-bezit ten opzichte van andere Europese landen inmiddels is weggewerkt. Mocht de voorgenomen uitbreiding van de koopsector c.q. deze tour de force slagen dan zou Nederland zich aan het einde van de jaren '90 – wat betreft het eigenwoning-bezit – met Engeland en België mogen rekenen tot de kopgroep in Europa. Waar deze behoefte tot een vergelijking uit voortkomt is niet duidelijk. Houdt dit in dat we net als in Engeland moeten beginnen met de uitverkoop van de sociale woningbouw?

De netto groei van de woningvoorraad zal de komende tien jaar vooral moeten komen van een vergroting van het aantal *koopwoningen*. Dat er een markt is voor koopwoningen blijkt uit cijfers uit het Woning Behoeften Onderzoek 1985/86. Van de huishoudens

in de leeftijdscategorie tot 45 jaar welke nu in een goedkope huurwoning wonen, zegt 33% te willen verhuizen naar een koopwoning. Hierbij is een kanttekening wel op zijn plaats; ten eerste is er tussen droom en daad nog steeds een groot verschil en ten tweede kunnen vele huishoudens nu alleen door het kopen van een woning het door hen gewenste woningtype verkrijgen. Uit vergelijkingen tussen voorgenomen verhuizingen in het Woning Behoeften Onderzoek '81 met gegevens uit het Nationale Rayon Onderzoek 1981-1985 blijkt ruim de helft (65%) van de huishoudens die zich voorgenomen had te verhuizen, niet verhuist te zijn.

## Vrije sector

In de nota wordt de verwachting uitgesproken dat met name de vraag naar koopwoningen met een prijs van meer dan 150.000 gulden sterk zal toenemen. Beleggers en bouwers worden dan ook gestimuleerd om ongesubsidieerde woningen te bouwen, vooral in de duurdere prijsklassen. Men wil het aandeel van de ongesubsidieerde woningbouw in de, als totaal dalende, nieuwbouwproductie laten stijgen van 20% in 1988 tot 50% (40.000 woningen) in 2000. Hierbij kan – meer in het algemeen – worden opgemerkt dat in de nota wel wat vaak 'mooi weer' wordt gespeeld. Onder de huidige relatief gunstige ontwikkelingen (lage rentestand en economische groei) die in de nota min of meer als uit-

Amsterdam bouwt hier....goedkope woningen. Als het aan staatssecretaris Heerma ligt, zullen in de toekomst in de grote steden meer en meer woningen in de duurdere sectoren gebouwd gaan worden.  
Foto: Martijn Gallenkamp

amsterdam bouwt hier  
73 WONINGEN

dit project wordt gerealiseerd door,  
opdrachtgever : Gemeentelijk Woningbedrijf Amstel  
architect : Blom van Assendelft en Koning B.V.  
konstrukteur : Bouwadviesburo J.L.H.Strackee  
aannemer : Teerenstra B.V. te Heiloo  
oplevering : Augustus 1989  
inrichtingen : opdrachtgever en gemeentelijke dienst  
herhuisvesting

Bouw- en Aannemingsbedrijf  
**Teerenstra B.V.**  
INDUSTRIETERREIN 5 HEILOO TEL072-335444



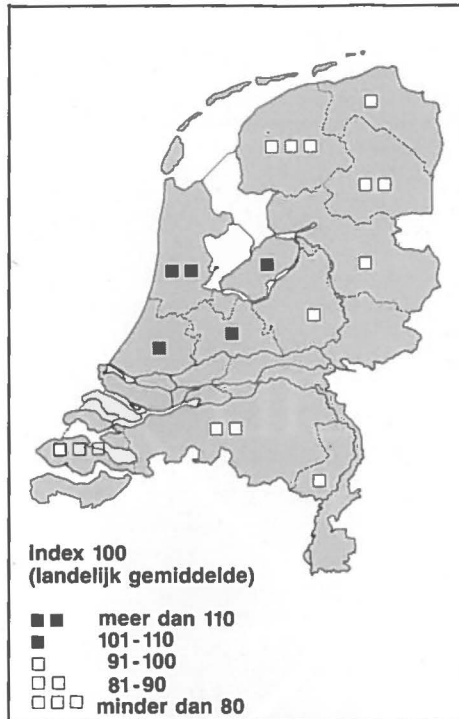
gangspunt worden genomen, zal deze vraag zeker geëffectueerd worden. De vrije sector-bouw, waar men nu voor een groot deel op vertrouwt, is echter gevoelig voor conjunctuurveranderingen en laat zich ook moeilijk sturen.

Op het ogenblik zijn de ontwikkelingen zeer gunstig. Het aantal afgegeven bouwvergunningen voor ongesubsidieerde woningen geeft aanleiding tot een schatting van een productie van ongeveer 24.000 woningen in 1989 in deze sector. In de ramingen werd nog uitgegaan van 15.000 bouwvergunningen. In 1993 hoopt men een niveau van 36.000 te bereiken.

Met behulp van subsidies wil het Ministerie van volkshuisvesting investeringen in de koopsector aanmoedigen. Deze subsidies zullen als bijdragen-ineens worden toegekend. Om de nieuwbouw van koopwoningen in stedelijke gebieden aantrekkelijker te maken zullen locatiesubsidies en kopkostensubsidies<sup>1</sup> ook aangewend kunnen worden bij de bouw van vrije sector woningen: iets wat nu alleen geldt voor de bouw van sociale huurwoningen. De objectsubsidies als zodanig blijven dus buiten schot, maar daarbinnen kan de pot anders verdeeld worden. Een aantal grote gemeenten heeft al ingespeeld op deze ontwikkelingen en heeft, waar het gaat om de vernieuwing van oudere stadswijken, de deuren voor beleggers opengezet. Het uiteindelijke doel is om de kwaliteit van deze wijken te verhogen. Ook valt uit deze nota te lezen dat het 'bouwen voor de buurt' nu definitief heeft afgedaan: de eenzijdige preoccupatie met sociale woningbouw wordt losgelaten. Een neveneffect van het doorbreken van de exclusiviteit van sociale woningbouw is het ontstaan van een sterker gemêleerde bevolking in een wijk. Rotterdam kwam als eerste gemeente na de presentatie van de nota met plannen in die richting: in de Rotterdamse stadsvernieuwingsgebieden Het Witte Dorp, Spangen, Bospolder/Tussendijken, Nieuwe Westen, Delfshaven en Middelland kunnen 2800 tot 3200 vrije sector woningen worden gebouwd. Dit komt neer op ongeveer 40% van de vrijkomende nieuwbouwcapaciteit in die wijken.

**Huren onaantrekkelijk**

Het is duidelijk dat de overheid het eigenwoning-bezit krachtig wil stimuleren. In principe staan hiervoor twee wegen open: de koopsector aantrekkelijker maken of het huren van woningen onaantrekkelijker maken. Het is opmerkelijk dat het voorgenomen beleid sterk de nadruk op het laatste legt. De ontwikkelingen op de huurmarkt zijn van groot belang voor de koopmarkt. Zoals Priemus constateert<sup>2</sup> lijkt het einde van het woningwaarderingstelsel in zicht en rukt de huurliberalisatie op. Met name de markt van duurdere huurwoningen wordt verregaand geliberaliseerd, zo is het voornemen. Voor nieuwe ongesubsidieerde woningen (die gebouwd worden vanaf een nog nader te bepalen datum) zal de verhuurder zelf de prijs kunnen gaan bepalen. In de nota staat weliswaar 'in overleg met de huurder', maar bedoeld zal zijn het spel van 'vraag en aanbod'. Ook wordt de regelgeving zodanig vereenvoudigd en veranderd dat de bestaande huurprijzen van woningen sneller aangepast kunnen



huishoudens in (te) goedkope woningen per provincie. Bron: Ontwerp Nota Volkshuisvesting

worden aan een veranderde marktprijs. De doorstroming van huurders in goedkope huurwoningen naar koopwoningen wil Heerma verder bevorderen door het stimuleren van eigen woningbezit onder bewoners van sociale huurwoningen die de overstap kunnen maken. Voor deze groep zou afschaffing van de overdrachtsbelasting een extra stimulans zijn. Dit is dan ook het voorstel. Opmerkelijk is dat de overheid er vooralsnog niet voor kiest om doorstroming binnen de koopsector zelf te bevorderen door bijvoorbeeld een soortgelijke maatregel binnen deze deelsector. Voorlopig moet deze het doen met de aftrekbaarheid van de hypotheekrente. Volgens ons is echter doorstroming binnen de koopsector evenzeer van groot belang. Nader onderzoek hoe dit bevorderd kan worden lijkt hierbij op zijn plaats. Veel van die doorstroming in de koopsector zal volgens De Cloe<sup>3</sup> afhangen van de flexibiliteit en de wil bij gemeenten om bij het opstellen van hun bestemmingsplannen en het aanbieden van hun grond rekening te houden met de koopsector.

Gevolg van het voorgestelde beleid is dat de meeste huurders meer voor hun woning moeten gaan betalen. Daarnaast biedt het huren van een woning steeds meer onzekerheid over de toekomstige woonlasten en of men überhaupt wel in de woning mag blijven. Met dat laatste zal het waarschijnlijk wel niet zo'n vaart lopen. Eerder lijkt dit wisselgeld voor het wellicht alsnog invoeren van een woonbelasting voor huurders met een hoog inkomen in een woning met een, in verhouding tot hun inkomen, te lage huur. Koop- en huurmarkt zijn met elkaar verbonden. De keuze voor een blijvende trendmatige huurverhoging boven het niveau van algemene prijsstijgingen zal, naast de verruimde harmonisatiemogelijkheden, de vraag naar koopwoningen positief kunnen

beïnvloeden. De stok achter de deur is duidelijk, en zonder dat een echte vette kluit aanwezig is, zal het voor verschillende groepen huishoudens aantrekkelijk worden de koopmarkt op te zoeken.

**Wooncarrière**

Dat bevorderen van doorstroming een belangrijk uitgangspunt moet zijn, wordt door ons niet ontkend. Wel vinden we dat dit niet aléén ingegeven moet zijn door bezuinigingsdrift. En zal er ook meer stil gestaan moeten worden bij andere gevolgen van doorstroming. Zo veroorzaakt het stimuleren van doorstroming vrijwel automatisch meer verhuizingen van een huishouden tijdens de wooncarrière. Dit sluit aan bij de ontwikkelingen die ook nu reeds te constateren zijn. De wooncarrière kent nu een aantal stappen meer dan vroeger. De differentiatie in leefstijl en de individualisering zijn hier de belangrijkste oorzaken van. Dit betekent echter wel dat ook de woonwensen sterker gedifferentieerd zijn. Verschillende leefstijlen en verschillende levensfasen leveren ook een heel scala aan wooneisen op. Verondersteld kan worden dat dit voornamelijk vertaald moet worden in verschillende woonmilieutypen. Juist aan deze woonmilieu-aspecten die in de jaren '90 verder in belang zullen winnen (zie ook de Vierde nota Ruimtelijke Ordening) wordt in 'Van bouwen naar wonen' geen aandacht besteed.

Duidelijk is dat niet meer volstaan kan worden met het neerzetten van louter 'gezinshuizen in de wei'. Slechts 40% van de Nederlanders leeft nog in het traditionele gezin met vader, moeder en kind. Bouwer en bewoner zullen constant op zoek zijn naar geschikte locaties zowel in het dynamische centrum van de grote stad als in rustige landelijke delen van Nederland.

**Deze differentiatie in woonmilieuvorkeuren betekent ook dat nu minder makkelijk de preciese vraag bepaald kan worden door bouwers en projectontwikkelaars. Tegelijkertijd worden zij in de nota juist uitgenodigd om de handen uit de mouwen te steken, ten koste van de sociale woningverhuurders. Voor institutionele beleggers dekt de titel 'Van bouwen naar wonen' dan ook de lading niet. De nota kan voor hen als een uitdaging worden gezien. De vraag is echter of zij de handschoen willen oppakken die hen door Heerma is toegeworpen.**

\* Redactie Agora

\*\* Sociaal-Geograaf en verbonden aan Stedelijk Management-advies, Amsterdam.

1. Locatiesubsidie is één van de grondkostensubsidies en is er op gericht de grondkosten te verlagen die anders te hoog zouden oplopen. Kopkosten zijn de kosten die het gevolg zijn van bepaalde negatieve en positieve kostenverhogende omstandigheden zoals funderings- en geluidsweringskosten die niet in de huur tot uitdrukking mogen komen.

2. Uitspraak gedaan tijdens het symposium: Volkshuisvesting in de jaren '90 op 15 september 1988 in den Bosch, georganiseerd door NIROV en PDI.

3. idem

# VEELZIJDIGHEID IN VASTGOED

— Een in-het-oog springend kenmerk van het werk van Wilma Vastgoed is veelzijdigheid.

Want of het nu gaat om het ontwikkelen van een intelligent bedrijvenpark, een geavanceerd

kantorencomplex, een bruisend winkelcentrum,

een woongebouw voor ouderen of een sfeervol

muziektheater, Wilma Vastgoed neemt de meest

uiteenlopende uitdagingen op het gebied van

huisvesting en stedelijke produktverbetering aan.

— In de werkwijze van Wilma Vastgoed staan de wensen van de gebruikers centraal.

Diepgravend marktonderzoek brengt de onderste steen boven en vormt het fundament voor de

huisvestingsplannen. Ruime ervaring op het

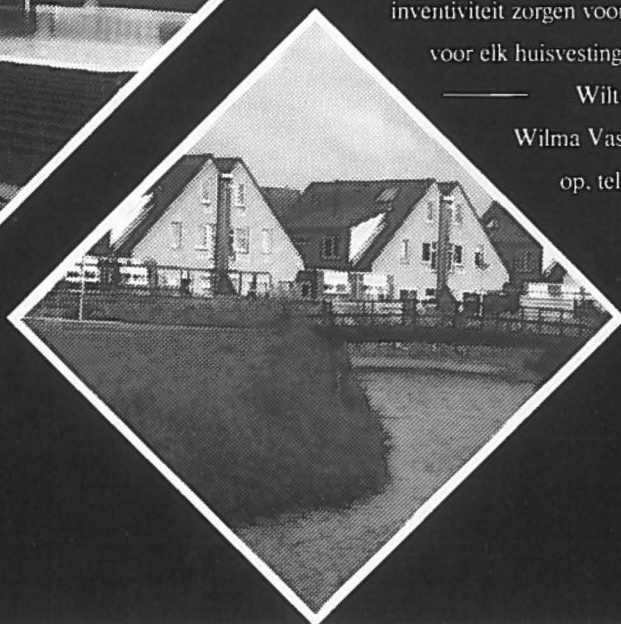
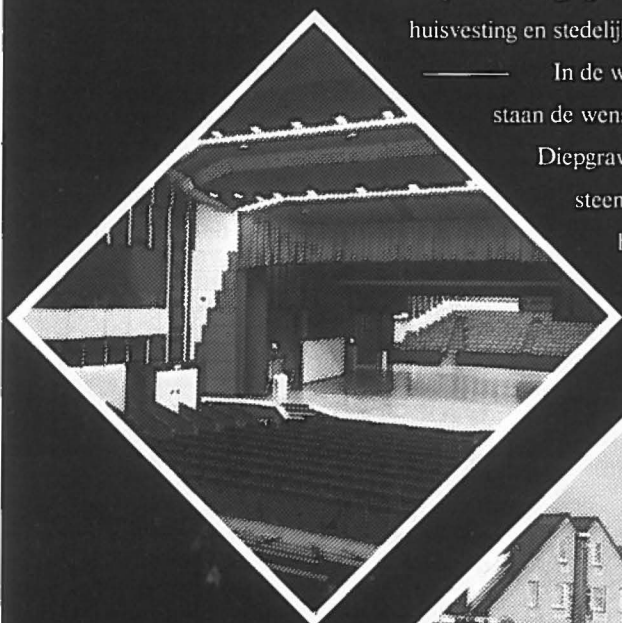
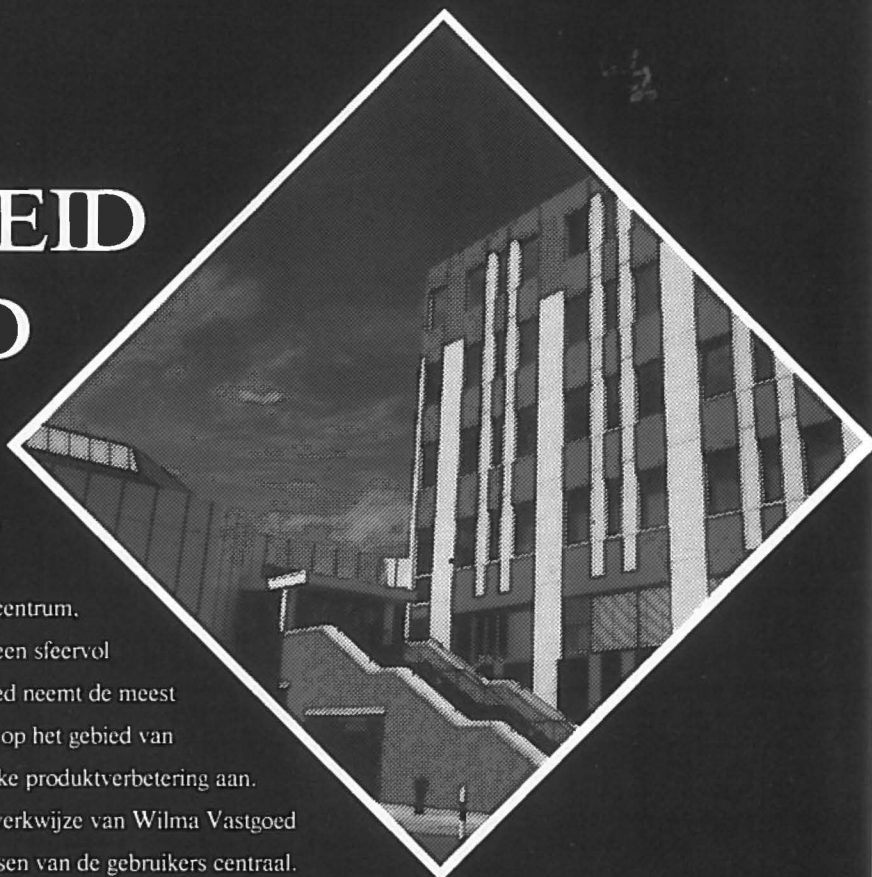
gebied van wonen, kantoren, detailhandel,

industriële projecten en een flinke dosis

inventiviteit zorgen voor een creatieve oplossing

voor elk huisvestingsprobleem.

— Wilt u meer weten over het werk van Wilma Vastgoed? Neem dan contact met ons op, telefoon 03404-41211



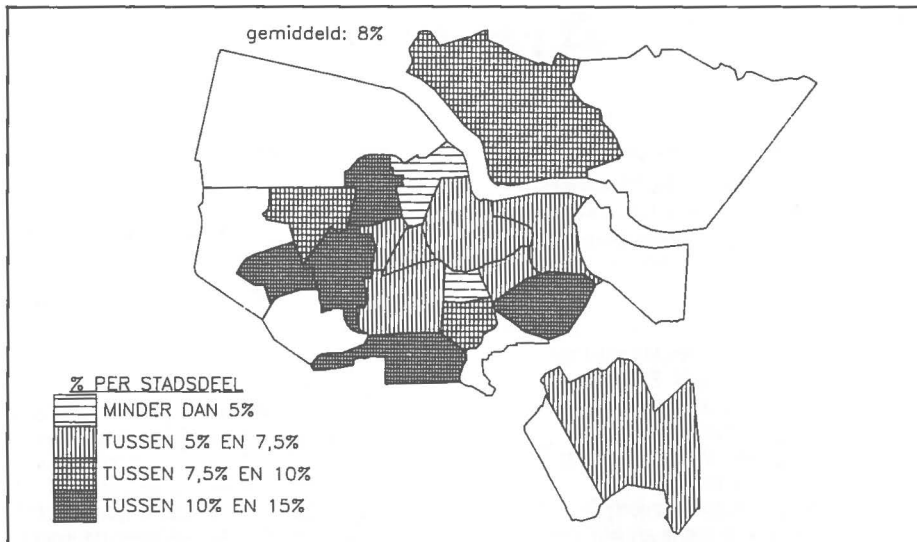
**Wilma**

Wilma Vastgoed b.v.

Utrechtseweg 62

3704 HE Zeist

# Doorstroming gewenst, verstopping dreigt



Huishoudens met een *hoog* inkomen (Netto meer dan f 3000,- per maand) en *lage* woonlasten (minder dan f 500,- per maand) in Amsterdam.

Door het verschijnen van de ontwerpnota 'Volkshuisvesting in de jaren negentig' van Heerma is een klassiek thema uit de volkshuisvesting weer in de belangstelling komen te staan: de zogenaamde scheefgroei van inkomens en woonlasten. Er zouden te veel goedkope huurwoningen bezet worden door mensen met een relatief hoog inkomen, waardoor veel mensen met een laag inkomen zijn aangewezen op relatief dure woningen. Voorgestelde maatregelen richten zich op het bevorderen en zo nodig afdwingen van doorstroming, zoals een tijdelijk huurcontract voor huurders met een gestegen inkomen.

ANDRE BUYS \*

In het verleden zijn wel vaker ideeën geopperd om de doorstroming te bevorderen, zoals een heffing of huurbelasting voor mensen die te goedkoop wonen. Dergelijke voorstellen hebben het echter nooit tot wettelijke regelingen gebracht. Ook de huidige plannen roepen veel kritiek op. Deze richt zich in de eerste plaats op de juridische haken en ogen die aan het tijdelijke huurcontract kleven.

Een gezichtspunt dat tot nu toe sterk onderbelicht is gebleven is dat van de potentiële doorstromers zelf. In alle ijver om goedkope woningen vrij te krijgen wordt de vraag waar de doorstromers naar toe moeten – behalve dan naar een duurdere woning – zelden gesteld. Kijken we door de ogen van de consument naar de scheefgroei op de woningmarkt, dan blijken in een stad als Amsterdam niet zozeer de inkomens en de woonlasten, maar veeleer de prijs en de

kwaliteit van het aanbod te zijn scheefgegroeid.

## Bedrieglijk

Uit een door de Universiteit van Amsterdam gehouden onderzoek blijkt dat ruim 8% van de huishoudens in de hoofdstad met een netto maandinkomen van boven de f 3000,- minder dan f 500,-<sup>1</sup> in de maand verwoont.

Hoewel Heerma in zijn ontwerpnota iets andere grenzen hanteert, vormen deze huishoudens globaal genomen de Amsterdamse doelgroep van mensen die te goedkoop wonen. Indien al deze huishoudens doorstromen, dan komen er bij een woningvoorraad van 320.000 ruim 25.000 goedkope woningen in Amsterdam vrij, waarvan het grootste deel huurwoningen.

Op het eerste gezicht is dit voor de lokale woningdistributie een aantrekkelijk vooruitzicht. Bovenstaande berekening is echter even bedriegelijk als eenvoudig. Kijken we iets nauwkeuriger naar de Amsterdamse situatie, dan valt allereerst op dat een aandeel van 8% te goedkoop wonende huishoudens wel wat weinig is, gegeven het feit dat ruim 70% van de Amsterdamse woningvoorraad uit goedkope huurwoningen bestaat. Bij nadere beschouwing blijkt dat dit geringe percentage vooral is terug te voeren op het vrijwel ontbreken van huishoudens met een hoog inkomen in de stad. Slechts 15% van de Amsterdamse woningvoorraad wordt bewoond door huishoudens met een inkomen boven de f 3000,- netto p.m. Door de bank genomen wordt de Amsterdamse woningvoorraad, die uit overwegend goedkope huurwoningen bestaat, bezet door huishoudens met een laag inkomen, die het grootste deel van de bevolking uitmaken.

Het blijkt in Amsterdam dus wel mee te vallen met het aantal huishoudens dat te goedkoop woont. Bovendien blijkt dat juist in stadsdelen met zeer veel goedkope huurwoningen, de 19e eeuwse en de vroege 20ste eeuwse gordel, het verschijnsel nauwelijks voorkomt (zie kaartje). De omloopsnelheid van woningen is in deze wijken erg groot. Ze functioneren voor veel huishoudens als tussenstation in de wooncarrière. Een stijging van inkomen gaat in deze

Advertentie

## ORIËNTATIECURSUS ONROEREND GOED.

De makelaardij biedt nog volop kansen voor mensen die van aanpakken weten. Wilt u meer over het makelaarsvak weten, dan is de Oriëntatiecursus Onroerend Goed van het ISW een uitstekende eerste stap.

In deze basiscursus komen o.a. de bouwkundige aspecten, de taxatie van onroerend goed, koop en verkoop, huur en verhuur, hypotheek en publiek- en privaatrecht aan de orde. De opleiding duurt 10 avonden, start einde februari a.s. en wordt mondeling gegeven in de cursusplaatsen: Amsterdam, Rotterdam, Utrecht.

Voor meer inlichtingen kunt u bellen naar 071- 25 85 85 of de onderstaande bon opsturen naar het ISW.

Uitknippen, invullen en in een envelop zonder postzegel versturen naar: ISW/Opleidingen, Antwoordnummer 10120, 2300 VB Leiden.

Dhr./Mevr.:

Straat:

Postcode:

Plaats:

Stuur mij meer informatie over de Oriëntatiecursus Onroerend Goed.

**ISW/OPLEIDINGEN**

SHUTTERSVELD 9, 2316 XG LEIDEN. TELEFOON 071 25 85 85.

BAG 803





stadsdelen gepaard met een spoedig verhuizing naar elders, hetzij in Amsterdam hetzij daarbuiten. De strikte normen op het gebied van woonruimteverdeling zorgen er vervolgens voor dat de goedkope woningen weer bij nieuwe mensen met lage inkomens terechtkomen.

**Zittenblijvers**

Slechts in de naoorlogse wijken is een substantieel aandeel mensen bij een stijging van inkomsten blijven zitten in relatief goedkope woningen. Dit is de doelgroep van Heerma. Naast 'lege nesters' die vaak al heel lang op hetzelfde adres wonen en geen concrete verhuisplannen hebben, gaat het voor ongeveer 40% om gezinnen en kinderloze stellen onder de 50 jaar. Eveneens zo'n 40% geeft aan een universitaire of hogere beroepsopleiding te hebben gevolgd. Gevraagd naar een oordeel over hun woonlasten is ruim een derde deel hundaad van mening goedkoop te wonen.

De vraag is nu waar deze mensen naar toe moeten. Voor Amsterdamse begrippen wonen zij reeds aan de top van de woonladder. Huurwoningen gebouwd tussen 1945 en 1968 bieden in de hoofdstad het meeste waar voor hun geld. Duurdere woningen zijn er wel, maar die zijn niet per definitie beter, terwijl betere woningen vaak extreem duur zijn, of slechts mondjesmaat beschikbaar komen. De Bijlmermeer, ooit bestemd voor doorstromers uit de tuinsteden, vervult nu een opvangfunctie voor mensen die elders in de stad niet zo snel aan een woning kunnen komen. De beste uitwijkmogelijkheid voor degenen die 'te goedkoop' wonen ligt buiten de stad in de suburbs. En dat is nu precies waarheen de gemeente Amsterdam deze hoog opgeleide, goed verdienende groep niet graag ziet vertrekken.

De Amsterdamse situatie illustreert dat het doorstromingsideaal van Heerma slechts te realiseren is indien er op lokaal niveau aan twee voorwaarden is voldaan. In de eerste plaats moet er een redelijke verhouding bestaan tussen de prijs en de kwaliteit van het wonen, zodat verhuizen naar een duurdere woning ook een verbetering oplevert. In de tweede plaats moeten er voldoende betere woningen op de markt beschikbaar zijn. Zolang dit niet het geval is zal er altijd een zeker aantal mensen met een hoog inkomen in goedkope woningen blijven wonen.

**Bij het huidige aanbod zullen dwangmaatregelen om mensen uit hun te goedkope huizen te verdrijven – los van de vraag of dit politiek wenselijk of juridisch mogelijk is – slechts leiden tot verdergaande suburbanisatie. De gemeente Amsterdam doet er goed aan zich niet blind te staren op het potentieel aan goedkope woningen dat bij gedwongen doorstroming zou vrijkomen.**

\* Medewerker aan het Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam.

1. Cijfers in dit artikel zijn gebaseerd op een enquête onder een representatieve steekproef van bijna 5800 Amsterdammers, uitgevoerd in het kader van een onderzoek naar leefbaarheid en drugs.

# GEOMATICA

JOS ZOMERPLAAG

## Arc/Info

**In de voorgaande edities van Geomatica is al enkele malen aandacht besteed aan het Intergraph-systeem. Deze keer wordt een ander systeem onder de loep genomen: Arc/Info van ESRI in Redlands (Californië).**

Intergraph en Arc/Info bevatten een combinatie van CAD- en GIS-functies. Een belangrijk verschil wordt gevormd door de analytische mogelijkheden van Arc/Info. Het programma is een echt *Geografisch Informatie Systeem*, een software pakket waarin grafische en niet-grafische gegevens geïntegreerd zijn opgeslagen. Door de topologische en relationele manier waarop dit gebeurt is kan er een analyse op de gegevens worden uitgevoerd. Ook invoer, manipulatie en uitvoer van data is te bewerkstelligen. Door de hoge mate van programmeerbaarheid kunnen door de gebruiker vele unieke toepassingen worden geautomatiseerd. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk verschillende kaarten over elkaar te leggen en daar een combinatiekaart van te maken. Voor de kenners: ArcInfo bezit een 'polygon-overlay'-functie die bereikt wordt door aan elk knooppunt, aan elk lijnstuk (de 'arc') en aan elk vlak alle data te koppelen die betrekking hebben op de opbouw van dat gedeelte van de kaart. De niet-geografische informatie is opgeslagen in een relationeel databestand. Deze informatie is eenvoudig uit te breiden met informatie uit andere kaarten of met handmatig ingevoerde gegevens. Andere GIS-functies zijn bijvoorbeeld het creëren van buffers rondom grafische elementen, het automatisch samenstellen van thematische kaarten en het uitvoeren van statistische bewerkingen.

Het is bijvoorbeeld mogelijk om een toekomstige weg door het landschap te projecteren en dan uit te rekenen hoeveel dat gaat kosten. Stel nu dat het gebied in gebruik is bij landbouwers, die diverse gewastypen met een verschillende opbrengst op verschillende bodemtypen telen; dat de prijs die hen per vierkante meter wordt uitbetaald, afhankelijk is van de gewasopbrengsten en bekend is en van de constructiekosten voor de verschillende bodemtypen bekend zijn. Om nu de kosten te kunnen berekenen moeten uiteraard eerst de eigendomskaarten en de bodemkaarten ingevoerd worden.

Vervolgens moet een programma geschreven worden dat bepaald hoe de computer de verschillende vooronderstellingen moet verwerken. Na enkele seconden (!) wordt een kant en klare tabel geleverd, die per landbouwer een specificatie aanbiedt plus een totaalbedrag. Voor elk mogelijk tracé kan zo snel een kostenoverzicht berekend worden.

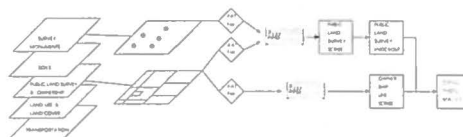
De mogelijkheden zijn legio. Zo is het ook mogelijk om een wegenkaart in te voeren, met voor elk kruispunt en voor elk weggedeelte een weerstandsfactor die aangeeft hoe lang het gemiddeld duurt voor het kruispunt of het weggedeelte gepasseerd is. Zo kan een kortste- of snelste routekaart vervaardigd worden. Echt interessant wordt het dan, wanneer de weerstandsfactor tevens gekoppeld wordt aan het aantal mensen dat aan dat weggedeelte woont. Een projectontwikkelaar kan dan bijvoorbeeld een winkelcentrum daar projecteren, waar het grootst aantal mensen binnen tien autominuten afstand woont.

In Nederland zijn ongeveer 20 gebruikers van Arc/Info, en dit aantal is snel groeiende. De RPD, TNO, het ITC en het Staring Instituut in Wageningen zijn enkele van deze gebruikers. In de Verenigde Staten zijn reeds honderden installaties waarvan tientallen in steden. Zo gebruikt het Planning Departement van Los Angeles Arc/Info voor het in kaart brengen van het huidige grondgebruik en het vergelijken daarvan met de bestaande bestemmingsplannen. Het blijkt dat meer dan 40 % van de percelen een afwijkend grondgebruik heeft! Albuquerque en Anchorage gebruiken het systeem voor velerlei doeleinden zoals bouwvergunningen, planning, vastgoedinformatie, kadaster, politie, brandweer en vuilnisophalddienst. De steden die de software gebruiken variëren in grootte van miljoenen inwoners tot minder dan 20.000. Wereldwijd zijn verleden jaar ruim duizend copieën verkocht.

ArcInfo draait op minicomputers, mainframes, werkstations en sinds kort ook op PC's. Het programmapakket kost minimaal f 15.000 (voor PC's). ArcInfo accepteert overigens ook data die van Intergraph afkomstig zijn.

Met dank aan: T.Thewissen (ITC) en F.J. Holstmulder (Logisterion).

Informatie: Logisterion B.V., Postbus 29080, 3001 GB Rotterdam. Tel.010-4118855.



# LOGISTERION BRENGT ARC/INFO HET KRACHTIGSTE GEOGRAFISCHE INFORMATIE SYSTEEM VOOR MINI EN PC.

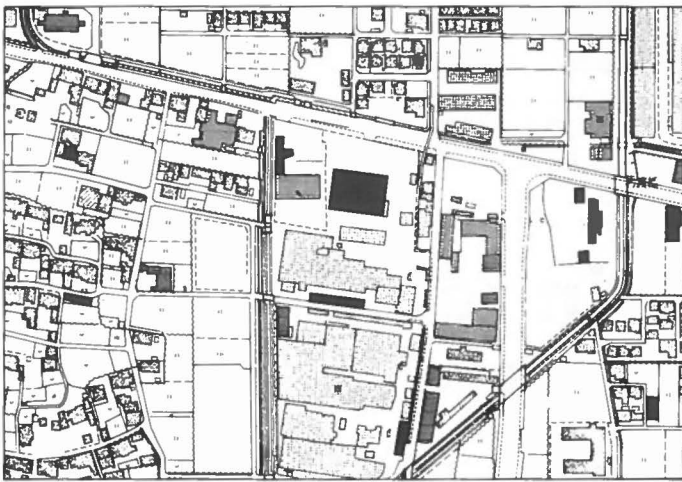
**PLANNING EN**

**BEHEER OP**

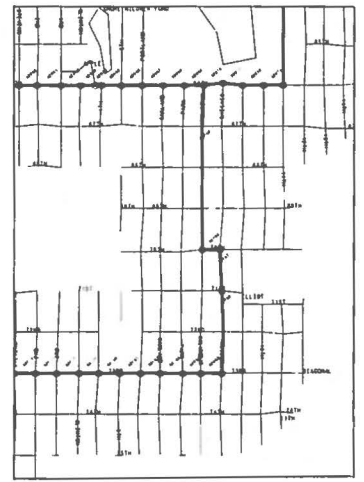
**GEMEENTELIJK NIVEAU**

**VASTGOED**

ARC/INFO, wereldwijd het meest toegepaste Geografische Informatie Systeem (GIS), is beschikbaar voor minicomputers, workstations en PC's. Met dit modulaire pakket is het mogelijk geografische en gerelateerde gegevens in een database in te voeren, te verwerken, te analyseren en weer te geven op beeldscherm en plotter. De flexibele, universele structuur maakt toepassing ideaal in alle sectoren waar geografische gegevens zijn gekoppeld aan alfanumerieke gegevens. ARC/INFO is bijzonder gemakkelijk te



gebruiken. De functies zijn als commando aan te roepen en kunnen in macro's worden samengevoegd tot menu gestuurde applicaties. De krachtige mogelijkheden van ARC/INFO zijn gebaseerd op de unieke structuur van de database: topologisch en relationeel.



**ROUTE-BEPALING**

**BESTEMMINGSPLANNEN**

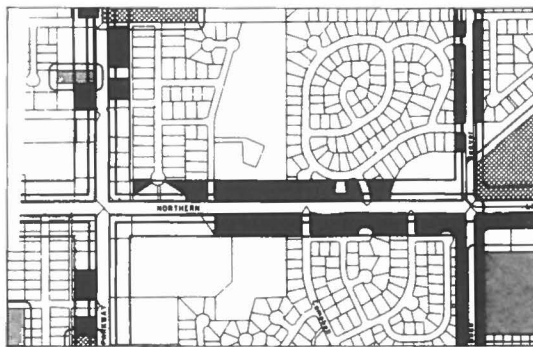
**BRANDWEER**

**LEIDINGNET-**

**REGISTRATIE**

**KADASTER**

Hierdoor is volledige integratie van geografische en gerelateerde gegevens tot stand gebracht. Nooit worden gegevens dubbel opgeslagen. Ook is voorzien in het genereren en manipuleren van 3D-oppervlaktemodellen. Behalve geografische hoogten kunnen hier ook andere aan de topografie gekoppelde variabelen worden weergegeven, zoals bevolkingsdichtheid of gemiddelde neerslag.



Het ARC/INFO systeem draait zowel stand-alone op een PC of workstation als in een netwerk met andere micro- of minicomputers.

Gedeelten van de centrale GIS-database op de host-computer kunnen dan worden gedistribueerd naar de werkplek en lokaal worden geraadpleegd en

bewerkt. In combinatie met een digitizer en plotter beschikt u met ARC/INFO over een krachtig geografisch gereedschap.

Afhankelijk van de configuratie nu binnen uw bereik voor een zeer aantrekkelijke prijs.

**Logisterion b.v.**

Stationsplein 45, 3013 AK Rotterdam.  
Telefoon 010-4118855

ARC/INFO is een produkt van ESRI, Redlands, USA.



Oefenruimtes bevinden zich vaak in enigszins afgelegen gebieden, zoals hier aan de Oostelijke Handelskade in Amsterdam. In deze bedrijfsruimte is werkelijk sprake van multifunctioneel gebruik; in de kelders wordt geïnfocend, daarboven wordt soja opgeslagen. Foto: Peter Cuypers

## Restruimte voor Rock & Roll?

# Popmuziek heeft dringende behoefte aan oefenruimte

Een van de belangrijkste kenmerken van Amsterdam is het grote en gevarieerde aanbod van culturele voorzieningen. Popmuziek, bij uitstek een uiting van stedelijke cultuur, heeft daar een belangrijk aandeel in. Met de voorzieningen voor het (be)oefenen van popmuziek is het echter minder goed gesteld. In een uniek onderzoek<sup>1</sup> is nagegaan hoe de situatie in Amsterdam is. Is er behoefte aan oefenruimte en welke rol speelt de overheid hierin?

### JURGEN HOOGENDOORN \*

Het cultureel voorzieningenniveau van een stad wordt voor een groot deel bepaald door het inwoneraantal. Er zijn echter meer stedelijke kenmerken die het voorzieningenniveau bepalen. Op de eerste plaats is er de variatie in en gevoeligheid voor *mode- en stijlveranderingen*. Ook het uiterst heterogene geheel van *leefstijlen*, kenmerkend voor het grootstedelijk cosmopolitisme, is van belang. Als laatste kan genoemd worden de zeer grote differentiatie in *huur- en kooprijzen* in de grote steden die resulteert in grote verschillen in het prijsniveau van de voorzieningen.

De mode- en stijlgevoeligheid van de stedelijke bewoners en de heterogeniteit hiervan, leiden tot extra, en telkens daarop inspelende voorzieningen (incubatiefunctie). Terwijl omgekeerd de aanwezigheid van deze voorzieningen de variatie en leefstijlen ondersteunen en 'voeden'. Een groot deel van deze grootstedelijke voorzieningen heeft

betrekking op popmuziek en de daaraan verwante leefstijlen. Te denken valt hierbij aan de podia, muzikwinkels, platenzaken, opnamestudio's en kledingzaken. Het hebben van een bepaalde muzikale voorkeur gaat immers vaak samen met het dragen van bepaalde kleding.

### De Amsterdamse scene

De popmuziek speelt een grote rol in het Amsterdamse culturele leven. Er zijn vele podia zoals de Jaap Edenhal, Carré, Paradiso, de Melkweg, het Openluchttheater en De Kroeg. De stad heeft een groot aantal popmuzici onder haar bewoners. Voor deze groep is een groot aantal winkels aanwezig die muziekinstrumenten en bladmuziek verkopen. Daarnaast kunnen er in tientallen geluidsstudio's demo's<sup>2</sup> gemaakt worden. Economisch gezien lijkt de popmuziek dan ook van groot belang voor de stad. Men hoeft maar te denken aan toegangsgelden, omzetten in de horeca, verhoogd gebruik van openbaar vervoer, omzetten van de

muziekhandel, de verhuur van bestelbussen aan popgroepen om de apparatuur in te vervoeren en omzetten in de studiobranche. Popmuziek en de stad zijn volgens velen onlosmakelijk met elkaar verbonden. De socioloog van Elderen weet dit poëtisch te verwoorden: *Bijna alle vernieuwingen binnen de populaire muziek zijn in onze eeuw geïnitieerd in grote steden en niet ten onrechte is pop het geluid van de stad genoemd; het is de muziek waarin viscerale sensatie, maar ook spanning, vervreemding en frustratie de belangrijkste ervaringen van mensen lijken: 'The city's sounds are brutal and oppressive, imposing themselves on anyone who comes into its streets ... In rock and roll, the strident, repetitive sounds of city life were, in effect, reproduced as melody and rhythm (Gillet, 1970).'*<sup>3</sup>

### Overheidsbeleid

Het landelijk beleid ten aanzien van popmuziek is nog zeer jong. Sinds 1977 wordt er door het Ministerie van WVC subsidie toegekend aan popmuziek. De landelijke subsidies komen vooral ten goede aan de Stichting Popmuziek Nederland als belangenbehartiger en aan optredende popgroepen door middel van het zogenaamde *podiumplan*. Dit is een plan waarin podia subsidie krijgen om een aldaar optredende Nederlandse popgroep te betalen. Deze



subsidies zijn, tegen de bezuinigingen in, de afgelopen jaren gegroeid. Middels de regeling 'Jongeren bouwen voor jongeren' is ook geld beschikbaar voor verbetering en bouw van oefenruimten voor popgroepen.

Ook het gemeentelijk beleid van Amsterdam ten aanzien van popmuziek bestaat nog niet zo lang. Sinds 1986 kan men pas eigenlijk spreken van een structureel beleid. Zo wordt op dit moment een bedrag van f 80.000,- op de begroting gereserveerd voor de verbetering van oefenruimten. Ook de gemeentelijke subsidies voor popmuziek zijn de laatste jaren, ondanks de bezuinigingen, gegroeid. Hoewel deze in vergelijking met subsidies voor andere vormen van muziek, zoals bijvoorbeeld kamermuziek, nog steeds niet hoog zijn. Een neven-doel van dit beleid is het voorkomen van geluidshinder. In het gemeentelijk *milieu-beleid* ten aanzien van geluidshinder komt popmuziek echter niet of nauwelijks aan de orde; muziekvergunningen (uit de Wet Geluidshinder) voor oefenruimten zijn tot nu toe niet afgegeven.

### Aanbod

Oefenruimte voor popgroepen valt in te delen in 2 categorieën. Allereerst is er oefenruimte die niet wordt gedeeld met andere groepen en dan ook exclusief is, hier aangeduid met de term 'exclusieve' oefenruimte. Daarnaast is er oefenruimte die op basis van een aantal uren per dag aan meerdere groepen verhuurd wordt, de 'niet-exclusieve' oefenruimte. Het aanbod in Amsterdam is 130 *exclusieve* en 50 *niet-exclusieve* oefenruimten.

De 50 onderzochte (niet-exclusieve) oefenruimten zijn vrijwel allen groter dan 20m<sup>2</sup> en bevinden zich in slechts 18 panden. Bij de oefenruimten wordt soms wel, soms geen apparatuur (zoals een drumstel, zanginstallatie en instrumentversterkers) bij de verhuur beschikbaar gesteld. Met name in het geval er geen apparatuur beschikbaar gesteld wordt blijken de popgroepen behoefte aan opslagruimte voor eigen apparatuur te hebben. Men is namelijk genoodzaakt te oefenen op eigen spullen. Aangezien men deze apparatuur niet in de oefenruimte kan laten staan, omdat er ook andere groepen gebruik maken van deze ruimte, is opslag noodzakelijk.

### Overlast

Ruimtelijk gezien is de vraag interessant waar en in wat voor soort omgeving en bebouwing de aangeboden, niet-exclusieve, oefenruimten gelegen zijn. Bijna alle oefenruimten liggen in het Centrum en aan de rand van dat centrum, Oud-West en Oost. Dit zijn zeer dicht bebouwde gebieden. Op basis van dit laatste gegeven zou men kunnen veronderstellen dat er enige geluidsoverlast door het oefenen van popgroepen ontstaat. Omdat meer dan de helft van de aangeboden oefenruimten in bedrijfsbebouwing zit of geïsoleerd is gelegen, blijkt er nauwelijks of geen geluidshinder te zijn. Bij een minderheid van de aangeboden oefenruimten, die in de woonbebouwing ligt, zou er wel sprake van geluidshinder kunnen zijn. Uit navraag bij eigenaren en beheerders van oefenruimten, de popgroepen zelf en de gemeente

blijkt dat er thans geen of weinig geluidsoverlast door het oefenen van popgroepen bestaat. Gezien het algemene maatschappelijk beeld wat men heeft van popgroepen (veel geluidsoverlast) is deze uitkomst zeer verrassend. Een bouwkundige oorzaak hiervoor is dat de meeste oefenruimten gelegen zijn in (schuil)kelders, die door hun aard en constructie zeer goed geluidsgesoleerd zijn.

Oefenruimten blijken vaak in afgedankte of in onbruik geraakte gebouwen ontstaan te zijn die gehuurd of gekraakt werden. De kraakpanden leveren, tot nog toe, een aanzienlijke bijdrage in het aanbod van oefenruimten. Meer dan een vijfde van de oefenruimten is gevestigd in (voormalige) kraakpanden. Dat wil niet zeggen dat het stadsvernieuwingproces een bedreiging vormt voor oefenruimten. Slechts 3 van de 50 onderzochte oefenruimten worden bedreigd.

### De vraag

Volgens het onderzoek zijn er in Amsterdam 1300 popgroepen die goed zijn voor een vraag van 61 *niet-exclusieve* en 200 *exclusieve* oefenruimten. Confrontatie van de vraag met het aanbod levert een (minimaal) tekort op van 11 *niet-exclusieve* en 70 *exclusieve* oefenruimten. Het huidige aanbod van oefenruimten naar *locatie* komt vrijwel overeen met de wensen van de onderzochte popgroepen; men wil het liefst in het centrum en de wijken daar direct omheen oefenen. De bereikbaarheid van de oefenruimte voor de groepsleden is daarbij de belangrijkste factor.

Bij nieuwe aan te bieden oefenruimten dient de nadruk te liggen op het aanbieden van *lege*, dus zonder bij de huur beschikbaar gestelde apparatuur, oefenruimten. Verder is er een zeer groot tekort aan opslagruimten en vinden popgroepen de huurprijs van de met apparatuur aangeboden ruimten te hoog.

Er zijn voor de nabije toekomst indicaties dat het aantal popgroepen, en daarmee de

behoefte aan oefenruimten, zal stijgen. De vrije tijd zal toenemen waardoor meer mensen popmuziek zullen gaan maken. De generatie popliefhebbers groeit en dus ook het aantal beoefenaars van popmuziek. De tieners en twintigers die zich in de jaren zestig met popmuziek bezighielden doen dat voor een deel nog. Elk decennium komt er een nieuwe generatie tieners bij die liefhebbers en beoefenaars van popmuziek zijn. Een blijvende aandacht voor popmuziek en oefenruimten in de komende jaren is dan ook noodzakelijk.

**Uit het onderzoek blijkt er vooral behoefte te bestaan aan lege oefenruimten met mogelijkheden voor opslag. Een groot deel van het tekort zou misschien opgelost kunnen worden door het gebruik van lege (of niet intensief gebruikte) ruimten of restruimten in overheidsgebouwen en andere openbare bouwwerken. Te denken valt aan kelders en ruimten onder viaducten en opritten van bruggen. Herbesteding van oude bedrijfspanden tot oefenruimte is in de praktijk succesvol gebleken. Amsterdam kent vele verouderde bedrijfstreinen. Of er op de centraal gelegen terreinen mogelijkheden voor oefenruimten liggen zou onderzocht moeten worden.**

\* Jurgen Hoogendoorn is afgestudeerd pianoloog, componist-gitarist en werkzaam bij de stichting Groepen Raad Amsterdamse Popmuziek.

1. J.N. Hoogendoorn: *De ruimtebehoefte van Amsterdamse popgroepen*, afstudeerscriptie, Planologisch en Demografisch Instituut, Universiteit van Amsterdam, 1988.
2. Een demo is een geluidsband met muziek van een popgroep die als promotiemateriaal dient.
3. Citaat van P.L. van Elderen, *Popsociologie*, in *Sociale Wetenschappen*, 1977, 20e jaargang.

Vaak wordt ruimte inclusief apparatuur verhuurd. Foto: Peter Cuyper





den in een aantal verschillende banden geven samen de *spectrale signatuur* van een klasse. Op grond van deze informatie wordt het gehele gebied geïnclassificeerd. Elk beeldelement wordt ingedeeld bij die klasse waarmee de spectrale signatuur het best overeenkomt. Of een classificatie nuttige informatie levert hangt samen met de vraag in hoeverre de spectrale klassen die in het beeld te onderscheiden zijn, overeenkomen met de *functionele klassen* die men graag zou willen scheiden.

Weiland bijvoorbeeld is als functionele klasse elk gebied waar vee op gehouden kan worden, maar spectraal bestaat deze klasse niet. Weiland ziet er anders uit, naar gelang het op veen, klei of zandgrond is gelegen; als het gehooïd, bemest of begraasd is en bij diepe of ondiepe drainage. Wintertarwe en mais kunnen in bepaalde stadia dezelfde spectrale signatuur hebben, evenals een gazon. Functionele klassen kunnen dus alleen onderscheiden worden als deze spectraal vertaalbaar zijn. Bij woon- en werkgebieden is dit bijvoorbeeld niet mogelijk.

De informatie die met een automatische classificatie verkregen kan worden hangt in de eerste plaats samen met de informatie die het beeld bevat. Wil men bijvoorbeeld een classificatie naar verschillende landbouwgewassen uitvoeren dan is dat alleen mogelijk met een beeld uit dat gedeelte van

het groeiseizoen dat alle gewassen op het veld staan en spectraal te onderscheiden zijn. In gemiddeld drie van de vier jaren is, in de periode '75 - '87, Nederland tijdens de zomer wolkenvrij opgenomen. Het is dus niet mogelijk elk jaar een dergelijke classificatie uit te voeren. De verdeling van de banden over het spectrum (*figuur 1*) bepaalt in hoeverre klassen goed te scheiden zijn. Vooral voor de onderscheiding van verschillende landbouwgewassen en typen vegetatie is een band in het midden infrarode deel van het spectrum waardevol. Voor deze doelen is een TM-beeld dan ook te verkrijgen boven een SPOT-beeld.

Het oplossend vermogen van een sensor moet zodanig zijn dat er niet te veel beeldelementen voorkomen die meer dan één klasse bevatten. Dergelijke onzuivere elementen bevatten een mengsel van spectrale signalen en zijn daarom moeilijk te classificeren. Gebieden met grote percelen verlangen daarom een minder hoog oplossend vermogen als gebieden met kleine percelen. In de meeste Nederlandse landstypen voldoet het relatief lage oplossend vermogen van de TM.

**Informatiesystemen**

Afhankelijk van het beeldmateriaal, de te onderscheiden klassen en het landschap van beschouwing schommelt de betrouwbaarheid van automatische classificatie tus-

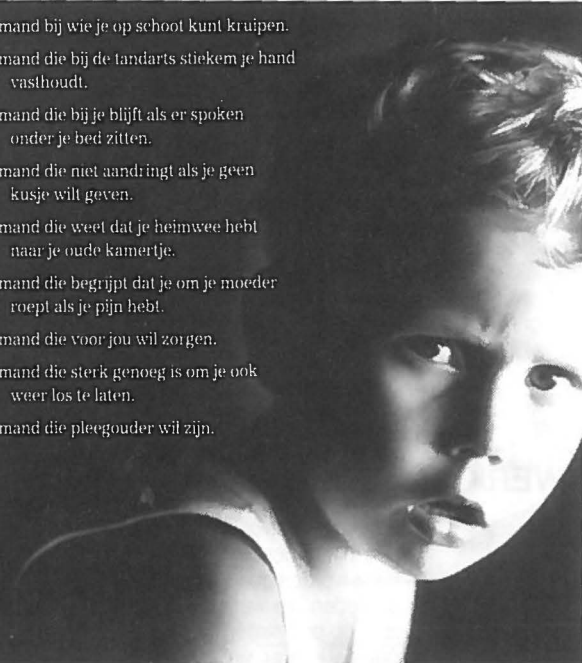
sen de 40 en 90%. Het gebruik van geografische informatiesystemen en hiermee het beschikbaar komen van allerlei digitale geografische informatie maakt het mogelijk de betrouwbaarheid op te voeren door extra informatie bij de classificatie te betrekken. Beschikt men over een digitaal bestand met perceelgrenzen dan is het effect van onzuivere beeldelementen bijna geheel te elimineren. Met extra thematische informatie wordt het mogelijk klassen te scheiden die spectraal op elkaar lijken. Voor een verdere analyse kan het resultaat digitaal gekoppeld worden aan andere informatie en gebruikt worden in een geografisch informatiesysteem (GIS).

**Gedetailleerde satellietbeelden leveren actuele informatie die in de ruimtelijke ordening te gebruiken is. Er bestaan goede technieken om deze informatie voor gebruik in de ruimtelijke ordening toegankelijk te maken. Binnenkort wordt het daardoor mogelijk recente informatie bij de planvorming te betrekken en met behulp van deze informatie regelmatig de uitwerking van vigerende plannen te evalueren. Planning wordt dan pas echt een 'ruimtelijke' wetenschap.**

\* Student Cultuurtechniek te Wageningen met de oriëntaties Landinrichting en Planologie.

*Advertentie*

Iemand bij wie je op schoot kunt kruipen.  
 Iemand die bij de tandarts stiekem je hand vasthoudt.  
 Iemand die bij je blijft als er spoken onder je bed zitten.  
 Iemand die niet aandringt als je geen kusje wilt geven.  
 Iemand die weet dat je heimwee hebt naar je oude kamertje.  
 Iemand die begrijpt dat je om je moeder roept als je pijn hebt.  
 Iemand die voor jou wil zorgen.  
 Iemand die sterk genoeg is om je ook weer los te laten.  
 Iemand die pleegouder wil zijn.



Pleegouder zijn is niet altijd makkelijk. Het boekje met de verschillende vormen van Pleegzorg helpt u te beoordelen of het iets voor u is. U kunt het gratis boekje aanvragen met deze coupon.

Naam \_\_\_\_\_ M/V  
 Straat \_\_\_\_\_ Postcode \_\_\_\_\_  
 Plaats \_\_\_\_\_ (Prov.) \_\_\_\_\_ Tel \_\_\_\_\_  
 Opsturen naar Aktie Pleegzorg, Antwoordnummer 9880.  
 3500 ZJ Utrecht (een postzegel is niet nodig).

**SIRE**

Advertentie aangeboden door dit blad in samenwerking met de Stichting Ideeë Reclame

**DELTA-PHOT FOTOKAARTEN**

In kleur  
 Op schaal  
 Actueel  
 Betaalbaar



'Een onmisbare informatiebron voor iedereen die zich bezig houdt met het beheer van stad en landschap'

**DELTA-PHOT LUCHTFOTOGRAFIE**  
 POSTBUS 8026, 4330 EA MIDDELBURG, TEL. 01180-37100



# VAN DE ARBEIDSMARKT

## Afgestudeerden ondervraagd

9 maanden werken en/of solliciteren

Mensen die geografie studeren of gestudeerd hebben krijgen vaak de vraag te horen wat ze nou met die studie kunnen. Wanneer in marketingtermen gedacht wordt aan de positionering van 'de geograaf', is dit natuurlijk een bijzonder interessante vraag. Voordat een op de toekomst gericht marketingplan voor afgestudeerde geografen opgesteld wordt, is allereerst inzicht gewenst in de positie die geografen thans op de arbeidsmarkt innemen. De vraag wat geografen met hun vak doen is in dit verband minstens zo belangrijk als de vraag wat ze kunnen. Daarom heeft de Stichting Geografenwerk in samenwerking met het Geografisch Instituut van de Rijksuniversiteit Utrecht onderzocht hoe het een groep Utrechtse geografen in een periode van ongeveer negen maanden na het afstuderen is vergaan.<sup>1</sup>

DRS. W. WESTERVOORDE \*

Met het doctoraalpapiertje op zak betreden geografen een arbeidsmarkt die nog steeds aan de ruime kant is. Een aanbodoverschot komt natuurlijk in eerste instantie tot uitdrukking in de werkloosheidscijfers (23% van de Utrechtse geografen staat ongeveer 9 maanden na het afstuderen nog als werkzoekend te boek). De effecten van een ruime arbeidsmarkt blijven echter niet beperkt tot de categorie werkzoekenden. De positie van de werkenden kan er eveneens door worden aangetast. In een situatie waarin het aanbod de vraag naar arbeidskrachten overtreft, beschikken werkgevers over substitutiemogelijkheden. Voor veel werkgevers is dit aanleiding om meer dan voorheen naar minder bindende arbeidsovereenkomsten te streven. Door deze flexibilisering wordt het steeds moeilijker direct na het afstuderen een vaste aanstelling te bemachtigen. Aan het begin van hun loopbaan zijn velen aangewezen op tijdelijke contracten. In een verlengde proefperiode moeten ze eerst maar eens hun kunnen bewijzen. Uit het Utrechtse onderzoek blijkt dat van de geografen die betaald werk verrichten (65% van de ondervraagden) ongeveer de helft een tijdelijk arbeidscontract heeft. Voor de meesten van hen is het de eerste baan. Het onderzoek heeft dus geen aanwijzingen opgeleverd over de juistheid (of

onjuistheid) van de veel gehoorde stelling dat de huidige generatie afgestudeerden gedurende een lange periode op tijdelijke contracten is aangewezen en van de ene tijdelijke baan in de andere rolt. Kennelijk is een periode van 9 maanden te kort om daar uitspraken over te kunnen doen.

De werkgevers die Utrechtse geografen in dienst hebben genomen zijn ruwweg in drie categorieën onder te verdelen. Op dit moment is de *private sector* de grootste afnemer (van de ondervraagden heeft een kwart in deze sector een baan gevonden). Binnen deze sector vindt men vooral emplooi bij particuliere onderzoeksbureaus. Maar ook de *wetenschappelijke instituten* en de diverse *overheidsinstellingen* zijn voor geografen nog steeds belangrijke werkgevers. De tijdelijke contracten treffen we met name aan binnen de universiteiten (assistenten in opleiding) en in iets mindere mate ook in de *private sector*.

De belangrijkste taken van de werkende geografen liggen voor het merendeel op het vlak van het onderzoek en de beleidsadviesing. In de vaste aanstellingen ligt het accent wat meer op het beleid en bij de tijdelijke banen ligt de nadruk meer op het onderzoek. Het gaat hierbij lang niet altijd om specifiek geografische onderwerpen. Dit blijkt onder meer uit de opleidingseisen die voor deze functies gelden. Een academisch werk- en denkniveau was in ruim de helft van de gevallen de belangrijkste eis.

 STICHTING  
GEOGRAFENWERK

Een opleiding in één van de ruimtelijke wetenschappen was voor 38% van de onderzoeks- en beleidsfuncties een vereiste. De markt vraagt kennelijk zowel vakinhoudelijke kennis (specialisten) als breed inzetbare generalisten die over een aantal meer algemene kwaliteiten beschikken. Geografen die op zoek zijn naar een (andere) werkring kunnen hieruit opmaken, dat ze zich niet louter en alleen op specifiek geografische werkvelden hoeven te oriënteren. Ook als algemeen academicus liggen er voor hen duidelijke mogelijkheden. Ze moeten dan wel concurreren met andere aca-

demi. Die confrontatie hoeft men beslist niet uit de weg te gaan. Inmiddels zijn er immers genoeg voorbeelden bekend waaruit blijkt dat geografen op dat vlak zeker kansen hebben. Die kansen worden vergroot wanneer steeds meer werkgevers vertrouwd raken met de mogelijkheden die de ruimtelijke wetenschappers hen kunnen bieden.

Om de dagelijkse werkzaamheden goed te kunnen verrichten is volgens de ondervraagden een breed scala van vaardigheden van belang. De belangrijkste vaardigheden (dat wil zeggen de eigenschappen die de meeste geografen voor het uitoefenen van hun functies van belang achten) hebben met name betrekking op *communicatieve* kwaliteiten (een goede mondelinge en vooral schriftelijke uitdrucksvaardigheid en contactuele eigenschappen) en op *onderzoekstechnische* kwaliteiten (kennis van Methoden & Technieken en kennis van en ervaring met het gebruik van een computer). Het is opvallend, dat er hierbij nauwelijks verschil is tussen de functies waarvoor een algemeen academisch niveau werd verlangd en de functies waarbij expliciet om een geograaf werd gevraagd. Hoewel werkgevers natuurlijk graag het bekende schaap met de vijf poten in huis halen, hoeven geografen zich hierover geen (al te grote) zorgen te maken. De vraag of de genoemde vaardigheden in voldoende mate in de opleiding aan bod zijn gekomen, is namelijk door een ruime meerderheid bevestigend beantwoord. Vanuit de huidige functie gezien vindt één op de drie werkende geografen dat de opleiding op enkele onderdelen verbeterd kan worden. Hierbij denken zij met name aan een te geringe toepassingsgerichtheid van de studie en aan het ontbreken van trainingen in mondelinge uitdrucksvaardigheden. Hoewel deze kritiek op de opleiding afkomstig is van een minderheid, moeten deze signalen toch ter harte worden genomen. Het zijn namelijk vaardigheden die werkgevers over het algemeen zeer op prijs stellen. Meer aandacht voor deze punten kan er wellicht toe bijdragen dat de opleiding beter aansluit bij de eisen van de markt. Men hoeft hierbij niet bang te zijn achter de feiten aan te lopen. Omdat het hier om vrij constante functie-eisen gaat, is het gevaar van de zogenaamde varkenscyclus niet of nauwelijks aanwezig.

\* Stafmedewerker Stichting Geografenwerk

1. Onder de titel 'De arbeidsmarkt opnieuw verkend' is uitgebreid over dit onderzoek gerapporteerd (zie ook de rubriek Agoronomi van september 1988).

ARCHIS

Maandelijks tijdschrift over  
ARCHITECTUUR STEDEBOUW · BEELDENE KUNST

Abonnementsprijs inclusief btw en verzendkosten.  
NEDERLAND : Hfl. 135,- Studenten Hfl. 105,-  
BELGIË : Bfr. 2700 Studenten Bfr. 2100

Bestellingen rechtstreeks:  
NEDERLAND : Libresso bv, Deventer 05700-33155  
BELGIË : Distybo, Deurne 03-3600220

JANUARI  
FEBRUARI  
APRIL  
MART  
SEPTMBER  
OKTOBER  
NOVEMBER  
MEI  
JUNI  
JULI  
AUGUSTUS  
DECEMBER

Informatie over ARCHIS bij de redactie: Amsterdam 020-234188  
Ook verkrijgbaar in de gespecialiseerde boek- en tijdschriftenhandel.

Een uitgave van **Van Loghum Slaterus**, Deventer  
Wetenschappelijke uitgeverij

# AGORANOMI

Deze rubriek staat open voor iedereen die op het gebied van de ruimtelijke ordening iets wil aankondigen of bespreken. Kopij opsturen naar de redactie, zie colofon op blz. 3. Samenstelling: Jelle Piersma, Max Popma.

## Huisvesting voor ouderen(1)

De Projectgroep Uitvoering Zelfstandige Huisvesting Ouderen (PUZHO) is een door de gemeente Den Haag ingestelde projectgroep. Zij heeft een brochure *Zelfstandige Ouderenhuisvesting* uitgegeven bestemd voor ouderen, woningbouwverenigingen, architecten en aannemers. Hierin staat wat de PUZHO is, wie er in zitten en welke activiteiten de afgelopen jaren zijn ontloofd. De PUZHO heeft onder andere projecten met betrekking tot groepswonen en beschut wonen voor ouderen gesubsidieerd. Verder wordt er een overzicht gegeven van projecten waaraan het PUZHO een bijdrage heeft geleverd, zoals een liftenproject en seniorenwoningen.

**De brochure is te bestellen bij het secretariaat van de PUZHO: Dienst Volkshuisvesting, Postbus 400, 2501 CK Den Haag. Tel: 070-123333.**

## Huisvesting voor ouderen(2)

Ouderenhuisvesting wordt voor woningcorporaties een steeds belangrijker onderdeel van het takenpakket. Daarbij komt de relatie met allerlei vormen van dienst- en zorgverlening aan de orde. Samenwerking met andere disciplines buiten de volkshuisvesting is daarom van groot belang. In het septembernummer van Woningraad-extra, een uitgave van de NWR, worden de verschillende aspecten van ouderenhuisvesting in hun samenhang behandeld. De tekst is gebaseerd op een beleidsnota die tot stand kwam in overleg met een werkgroep, waarin beleidsfunctionarissen van woningcorporaties vertegenwoordigd waren.

**Inlichtingen bij de NWR, postbus 50051, 1305 AB Almere. Tel: 03240-91911. Prijs f 23,50.**

## Ziekenhuizen

Grotere zorgvuldigheid is vereist bij de plaatskeuze van ziekenhuizen. Deze aanbeveling doen J. Buit en Ed. F. Nozeman in het rapport *Ruimtelijke gevolgen van ziekenhuisconcentraties*. In het onderzoek is nagegaan welke veranderingen in aantal, omvang en locatie van ziekenhuizen in een (groot) stedelijk gebied (Amsterdam) en een landelijk gebied (de Oost-Achterhoek) optreden en welke ruimtelijke gevolgen die veranderingen met zich meebrengen.

De aandacht ging vooral uit naar de consequenties voor de bereik-

baarheid en het voorzieningen-gebruik in de directe omgeving. In het geval Amsterdam (het AMC) leidde de concentratie onder meer tot een forse toename van het autogebruik, verhuizingen van het personeel en een verminderd gebruik van voorzieningen in de omgeving.

**Het rapport is te bestellen à f 25,- bij het Planologisch en Demografisch Instituut te Amsterdam, giro 5032416 o.v.v. 'Verkenning 42'.**

## Beleggen in onroerend goed

De belangstelling voor onroerend-goedbeleggingen is sterk toegenomen. Tot op heden is er weinig over gepubliceerd. Drs. R.M. Weisz en drs. R. van Wettum hebben hun praktijkervaringen vastgelegd in de uitgave *Onroerend goed beleggingsmaatschappijen, overzicht en analyse*. Dit werk geeft een overzicht van de ontwikkeling van de onroerend-goedbeleggingsmarkt, de daarin opererende ondernemingen en methoden voor het beoordelen en analyseren van de resultaten van deze ondernemingen.

**Uitgeverij H.E. Stenfert Kroese**

## Van Doesburg als architect

Theo van Doesburg (1883-1931) was behalve schilder ook schrijver, dichter, criticus, typograaf en architect. In deze laatste hoedanigheid komt hij naar voren op een tentoonstelling die vanaf 18 december gehouden wordt in Museum Boymans-van Beuningen te Rotterdam. Gekozen is voor een thematische aanpak, die de leidende principes in Van Doesburgs ideeën over architectuur belicht. Een aantal van zijn projecten zal worden getoond aan de hand van objecten, tekeningen, foto's, maquettes en een computeranimatie.

## Geoptiek

Geoptiek is een tijdschrift voor actuele sociaal ruimtelijke problematiek. Het is een uitgave van de Amsterdamse Studievereniging Voor Sociaal-geografen (ASVS). In het nieuwste nummer komen onder andere de volgende onderwerpen aan bod; drugs in Amsterdam, hoogbouw in Den Haag, rijstbouw in Indonesië en de geografie van rampen.

**Inlichtingen over losse nummers of een abonnement bij de ASVS-publikatierieks, Jodenbreestraat 23, kr2123, 1011NH Amsterdam, tel 020-5254069.**

## Ravi-brochure

'Wat vastgoed is, staat niet voor iedereen goed vast'. Zo begint de nieuwe brochure van de voorlopige Raad voor vastgoedinformatie (Ravi) over het werkkterrein van de Raad: de vastgoedinformatie. Het belang van goede vastgoedinformatie is in de informatiemaatschappij steeds groter. Met de brochure wil de Ravi antwoord geven op vragen als: wat is vastgoedinformatie, wat is de taak van de Ravi en voor wie is zij van belang, welke toepassingen zijn er bij overheid, nutsbedrijven en het Notariaat? De brochure is bestemd voor gebruikers en verzamelaars van vastgoedinformatie binnen en buiten de overheid.

**De brochure is te verkrijgen bij het secretariaat van de Raad, mevr F.Post, tel. 055-285225, Postbus 9046, 7300 GH Apeldoorn.**

## Uitverkoop stadsvernieuwing

De afdeling Voorlichting van de DROS te Rotterdam biedt de trilogie *10 jaar stadsvernieuwing* aan tegen een sterk gereduceerde prijs van f 12,50 (was f 79,-). In dit werk wordt op gedetailleerde wijze de geschiedenis en de resultaten van tien jaar stadsvernieuwing beschreven. Het werk omvat honderden foto's, tekeningen, wijkplattegronden en andere illustraties in vijfkleurendruk.

**Inlichtingen over deze uitgave, afdeling Voorlichting DROS Rotterdam. Tel 010-4895274.**

## Scholenbouw

De Stichting ICS, Informatie Centrum Scholenbouw, is een onafhankelijke non-profit organisatie op het brede terrein van de onderwijshuisvesting. De organisatie houdt zich bezig met informatie, onderzoek en advisering en geeft sinds kort een eigen periodiek uit: *Schooldomein*. Het blad verschijnt 8x per jaar en wil voldoen aan de vraag om voorlichting en informatie op het terrein van schoolgebouwen.

**Voor meer informatie: drs R.H. Coops, ICS, Weena 720, Postbus 20720, 3001 JA Rotterdam. Tel: 010-4117486.**

## Prijswinnaars(1)

Op 30 september van dit jaar zijn de eerste prijsvraagwinnaars van het Haagse Woningbouwfestival bekend gemaakt. De opdracht van de prijsvraag *Aanpasbaar Wonen* was het maken van een uitvoerbaar voorlopig schetsontwerp voor de bouw van 32 aan-

pasbare en toegankelijke woningen in de sociale huursector. Het Centraal Coördinatiepunt ter bevordering van de Toegankelijkheid (CCPT) had de prijsvraag uitgeschreven. Het winnende ontwerp van K. Kingma en R.P.J. Roorda, 'A 1118', zal daadwerkelijk uitgevoerd worden op de Festivalstrook aan de Dedemvaartsweg in Den Haag.

## Prijswinnaars(2)

Op 21 oktober waren de winnaars van de prijsvraag *Ontwerp uw eigen droomhuis* aan de beurt. Drie van de 470 Haagse inzenders, die met plattegronden, een toelichting en een maquette de jury trachtten te overtuigen van hun kijk op de ideale woning, hoorden dat hun ontwerp gebouwd zal worden. De winnaars, allen amateurs, kunnen zelf in hun eigenhandig ontworpen woning gaan wonen. Voor de uitwerking van de ontwerpen krijgen ze professionele begeleiding. In 1990 moeten de woningen klaar zijn. Vanaf 8 november zijn de winnende ontwerpen en de eervolle vermeldingen te zien in het Museon. Ook ontwerpen van de andere prijzfragen van het Woningbouwfestival zijn hier te zien.

**Het Museon ligt op de hoek van de Stadhouderslaan en de Pres. Kennedylaan in Den Haag.**

## Een integrale stadsvernieuwing

De problemen van de stedelijke ontwikkeling en stadsvernieuwing verzeilen een integrale benadering. Voor zo'n benadering zijn noch de instrumenten, noch de organisatievormen ontwikkeld. In de serie 'Integrale stadsvernieuwing' van de Delftse Universitaire Pers is hier al op deelreinen over gerapporteerd. *Problemen en perspectieven bij de herinrichting van steden*, onder redactie van G. Wigmans, bevat samenvattingen en bewerkingen van diverse onderzoeken waarbij voor een aantal nieuwe probleemvelden bij de stedelijke herinrichting analyses zijn verricht en oplossingsstrategieën worden gegeven. Aan bod komen onder meer: vergelijkingen tussen beleidsstrategieën in andere westerse landen, aanpak van naoorlogse wijken en probleemaccumulatiegebieden en de inpassing van milieuaspecten en nieuwe technologieën bij de herinrichting van steden.

**Telefonisch te bestellen bij de Delftse Universitaire Pers, tel 015-783254. De prijs is f 50,90.**