

ruimtelijk beleid moeilijk kan worden aangestuurd. Het aanbieden van locaties in het centrum helpt niet in een relatief oververzadigde markt waar de vraag zich richt op horecazaken in een aange-name groene omgeving.

De vorming van een toeristisch-recrea-tief netwerk heeft geleid tot de verster-king van het buitengebied. Perifere locaties krijgen centrumfuncties. Dit gebeurde onder invloed van de koppel-ing van het fietsrouten netwerk aan de open ruimte, eerder dan door het zoe-ken van locaties waar een zo groot mogelijk endogeen marktaandeel kan worden behaald. In de gemeenten van het buitengebied zorgt de opbouw van het netwerk voor perifere ontwikkeling binnen de nederzetting. Hierdoor wordt vaak het bestaande commercieel centrum van de nederzetting verstoord of verstrooid.

Het fietsrouten netwerk heeft bovendien de ontwikkeling van belangrijke werkge-legenheid in de periferie met zich mee gebracht (vermoedelijk 320 seizoenale arbeidsplaatsen). Deze arbeidsplaatsen komen verspreid voor over een groot gebied. Het fietsrouten netwerk heeft ech-ter veeleer een functioneel-ruimtelijke dan een ruimtelijk-morfologisch impact gehad. Hoogstens kan gesteld worden dat een fietsrouten netwerk de bestaande ruimtelijke structuur van de nevelstad onderhoudt. De uit meerdere centra bestaande nevelstad wordt in stand gehouden, maar slechts matig versterkt. Er treedt geen allesomvattende morfolo-gische verandering van de ruimtelijke structuur van een kern op die leidt tot een vervaging van de grens tussen kern en open ruimte.

Gunter Gonissen is geograaf en plano-log en is werkzaam als adviseur bij Iris Consulting en als docent Ruimtelijke Economie bij Stedenbouw aan de Sint-Lukas Hogeschool te Brussel.

Literatuurselectie

Gonissen G. (1998), Europees toerismebe-leid in de Euregio Maas-Rijn, case-study fietsrouten netwerk Kempen en Maasland, KULeuven

Loeckx A., Meulder B. De (s.a.), Wonen op zoek naar stedelijkheid, dichtheid en duur-zzaamheid - debatten, realiteiten, tradities, perspectieven.

Onbegrensde deconcentratie

De mythe van het stedelijk veld



De Amsterdamse wijk IJburg in aanbouw.

Ook in Nederland is het debat over diffuse verstedelijking de laatste jaren in weten-schap en beleid weer eens opgelaaid. De Nederlandse variant van de 'nevelstad' heet 'stedelijk veld', een al even mistig concept dat weinig recht doet aan de suburbane realiteit. Na decennia van deconcentratie lijkt de wal het schip gekeerd te hebben. In plaats van 'urban sprawl' ontstaan nieuwe multifunctionele centra aan de stadsran-den en in voormalige slaapsteden als Hoofddorp en Almere.

MARCO BONTJE

Nergens in Europa is waarschijnlijk langer aan het ideaalbeeld van 'de Europese stad' vastgehouden dan in Nederland. Steden moesten vooral zo klein en compact mogelijk blijven, georganiseerd rond hun historische centra, waar een levendige mix van wonen, werken, winkelen en cultuur te vinden was. Rondom die histori-sche centra werden buitenwijken gebouwd als een noodzakelijk kwaad, dat altijd nog te prefereren was boven het laten dichtslippen van de omgeving. Achter die buitenwijken werd de stad geacht ineens 'op te houden' (alsof de middeleeuwse stadsmuren er nog stonden) en over te gaan in een agrarisch landschap met hier en daar een dorpje. Als er in het nationale en regionale ruimtelijk beleid al eens ruim-te werd geboden voor suburbanisatie, dan moest dit vooral zo geconcentreerd mogelijk gebeuren. Zo werd in de jaren zestig de 'gebundelde deconcentratie' uit-gevonden: het typisch Nederlandse compromis tussen metropoolvorming en 'urban sprawl'. Aan degenen die pleitten voor het meer tegemoetkomen aan de suburbane woonwens werd het ultieme doemscenario voorgehouden: als de subur-banisatie niet in goede banen geleid zou worden, zou heel West-Nederland één grote huizenzee worden. De alarmerende bevolkingsprognoses van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), dat voorspelde dat Nederland in 2000 minstens twintig miljoen inwoners zou tellen, waren hier niet vreemd aan. In de jaren tachtig gingen de grote steden en de nationale overheid nog een stap verder. Als antwoord op de fileproblemen en het groeiend milieubewustzijn ontstond met het compacte-stadbeleid een uitgesproken anti-suburbanisatiestrategie.

In de aanloop naar de Vijfde Nota over de ruimtelijke ordening werd het idee van de compacte stad losgelaten. Suburbanisatie van het wonen 'mocht' weer, hoewel in eerste instantie nog wel binnen strakke grenzen, de zogeheten contouren. Nadat minister Kamp van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) in zijn stellingnamebrief een streep door deze contouren haalde, gingen op papier in feite alle remmen los. Het aanjagen van de woningproductie is nu prioriteit num-mer één geworden, de locatie van die woningen lijkt veel minder relevant. Daarnaast verdween het ABC-locatiebeleid voor bedrijven, waarmee bedrijfsvestigingen in stadscentra en op stationslocaties aan de stadsrand gestimuleerd werden. Ook kwam er een eind aan het restrictieve beleid voor grootschalige perifere detailhandel. Zou dan alsnog dat doemscenario uit gaan komen? Staat straks misschien niet alleen West-Nederland, maar heel Nederland vol met verspreide huizen, grote en kleine

bedrijventerreinen, kantorenparken en winkelcentra, slechts verbonden door vele kilometers asfalt? De Vijfde Nota nam alvast een voorschot op die ontwikkeling in haar beschrijving van Nederlandse stedelijkheid. Er zou sprake zijn van 'Nederland als één grote stad', de Randstad als 'suburbane huizenzee' en de ontwikkeling van 'stedelijke velden' en 'stedelijke netwerken'. Ook diverse wetenschappers lieten zich niet onbetuigd in het schetsen van dergelijke weidse vergezichten. Dieleman en Faludi schrokken er bijvoorbeeld niet voor terug om de Randstad, de Vlaamse Ruit en het Rhein-Ruhrgebied alvast maar als één stedelijke regio te beschouwen. Hiervoor vonden ze het feit dat je in twee à drie uur met auto of trein van Amsterdam naar Brussel of Keulen reist al aanleiding genoeg.

Stedelijk veld

Met het stedelijk veld haalden de Nederlandse planologen en geografen midden jaren negentig een bijna vergeten Amerikaans concept van stal. Al in 1965 hadden Friedmann en Miller het 'urban field' geïntroduceerd. Het concept paste in de Amerikaanse verstedelijkingsdiscussie van die jaren waarin het ene na het andere nieuwe concept gelanceerd werd, zoals Gottmann's 'megalopolis' en Webbers 'non-place urban realm'. Friedmann en Miller zagen een nieuwe ruimtelijke eenheid van verstedelijking ontstaan van een aanzienlijk hoger schaalniveau dan de tot dan toe gangbare agglomeraties (kernstad met randgemeenten) of stadsgewesten (kernstad met forensengemeenten). De grootte van hun stedelijk veld besloeg grofweg een gebied met een straal van honderd mijl (160 kilometer) vanaf de kernstad. Typisch Amerikaans werd die grens gebaseerd op de maximale afstand die binnen twee



(Foto Marco Bruijse)

Het nieuwe zakencentrum van Almere.

uur per auto af te leggen was. Bovendien zou er sprake zijn van een vervaging van de hiërarchie binnen het gebied. De traditionele kernstad zou niet langer het uitgesproken centrum zijn. In plaats daarvan ontstond in de visie van Friedmann en Miller een polycentrisch systeem van min of meer gelijkwaardige gespecialiseerde centra. Tussen die centra en de overige verspreide locaties zou een kris-krasverkeer ontstaan dat het traditionele pendelverkeer tussen periferie en centrumstad zou vervangen. Sudjic gebruikt in zijn boek 'The 100 mile city' de treffende metafoor van een elektrisch krachtenveld om wat tastbaarder te maken wat Friedmann en Miller nu precies bedoelden: "Imagine the force field around a high-tension power line, crackling with energy and ready to flash over and discharge 20.000 volts at any point along its length, and you have some idea of the nature of the modern city."

Het ongewijzigd overnemen van dit Amerikaanse concept levert voor de Nederlandse situatie weinig nuttigs op. Niet voor niets is het concept in de Verenigde Staten snel in de vergetelheid geraakt. Het simpele feit dat je binnen twee uur ergens heen zou kunnen gaan, betekent immers niet meteen dat zulke verplaatsingen ook regelmatig gaan plaatsvinden. Als vanuit Utrecht een cirkel met een straal van 160 kilometer getrokken wordt, komen we in Brussel, Keulen, Groningen en ergens midden op de Noordzee uit! Om dit gebied nu als een samenhangend geheel te zien waarin het dagelijks leven van mensen zich afspeelt gaat wel erg ver. Even afgezien van de Noordzee zal zo'n groot

Het Arenagebied in Amsterdam-Zuidoost.

gebied slechts in het dagelijks leven van topmanagers, vertegenwoordigers en vrachtwagenchauffeurs een rol spelen, en verder slechts in de levendige fantasie van aan groothedswaan leidende planners en beleidsmakers bestaan. De meeste Nederlandse aanhangers van de stedelijk-veldhypothese spreken dan ook liever van vervaging van grenzen tussen stedelijke regio's, zonder enige indicatie te geven van het schaalniveau waarop ze denken. Desondanks valt vaak de term 'schaalsprong', die aan zou geven dat we onze traditionele ideeën van 'stad' en 'stadsgewest' maar beter kunnen vergeten. Verder zou er sprake zijn van een afnemende hiërarchie van centra, de verplechting van invloeden van die centra en de opkomst van nieuwe hooggespecialiseerde werk- en recreatieplekken en 'woondomeinen' waarmee de functies wonen, werken en recreëren steeds verder uit elkaar worden getrokken. Het logisch gevolg hiervan zou een nieuw mobiliteitspatroon zijn waarin mensen als ongeleide projectielen door een ijle ruimte lijken te schieten.

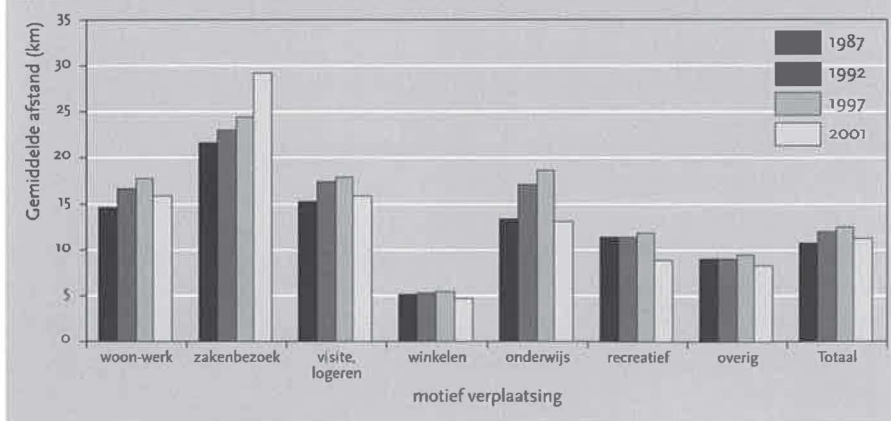
Nieuwe stedelijkheid

Het beeld van (delen van) Nederland als stedelijk veld klopt (gelukkig) maar voor een heel klein deel. Er kwamen inderdaad meer centra met ieder hun eigen specialisaties en het verkeerspatroon werd daardoor wat chaotischer. Van een schijnbaar onbegrensd stedelijk gebied waarin mensen 'overall en nergens' wonen, werken of hun vrije tijd besteden zijn we echter nog ver verwijderd. Niet alleen speelt de deconcentratie van wonen, werken en recreatie in Nederland zich nog altijd op een veel



(Foto Minke Hoogstraaten)

DE NEVELSTAD



Figuur 1 - Gemiddelde verplaatsingsafstand per Motief in Nederland. Bron: CBS, Onderzoek Verplaatsingsgedrag, 1987-2001.

lager schaalniveau af, het heeft ook veel meer structuur dan het concept stedelijk veld veronderstelt.

De schaa sprong in verstedelijking waarvan men bij het stedelijk veld uitgaat, heeft eigenlijk in de jaren zestig en zeventig plaatsgevonden. Vanaf begin jaren zestig kwam de suburbanisatie in een stroomversnelling terecht door een snel stijgende welvaart en het groeiende autobezit. Dit was de overstap van de agglomeratie, waarin dagelijks verkeer en verhuizingen zich grotendeels binnen een stad en zijn randgemeenten afspeelden, naar het stadsgewest. Het beleid van gebundelde deconcentratie probeerde de suburbane woonwens in goede banen te leiden door enerzijds grootschalige woonwijken in de groeikernen aan te bieden en anderzijds de 'vrije' suburbanisatie in de dorpen te beperken. Dit beleid lukte half: de groeikernwijken voorzagen inderdaad in een deel van de behoefte, maar het afremmen van suburbanisatie buiten de groeikernen bleek onbegonnen werk. Ondertussen bleef het aanbod aan arbeidsplaatsen en voorzieningen in groeikernen en suburbs lang achter bij de bevolkingsgroei. Zo ontstonden regio's met een straal van zo'n twintig à dertig kilometer rond de centrale stad die op allerlei manieren een sterke interne samenhang hadden: op de arbeidsmarkt, de woningmarkt en bij zorg- en onderwijsvoorzieningen bijvoorbeeld. Geleidelijk veranderden de meeste monocentrische stadsgewesten wel in polycentrische, toen groeikernen en suburbs aan een inhaalslag qua arbeidsplaatsen en voorzieningen begonnen. De interne structuur van de stadsgewesten werd dus wel wat ingewikkelder, maar de regio's werden nauwelijks groter. De tweede schaa sprong die tot het

stedelijk veld zou leiden is voorlopig nog nergens te bekennen.

Na decennia van schijnbaar onophoudelijke deconcentratie van het wonen lijkt in de jaren negentig een keerpunt bereikt te zijn. De mobiliteit neemt nog altijd toe wat betreft de aantallen verplaatsingen en de aantallen verkeersdeelnemers, maar de afstanden waarover die mobiliteit plaatsvindt niet. Sterker nog: tussen 1997 en 2001 nam de gemiddelde verplaatsingsafstand bij vrijwel alle verplaatsingsmotieven af (figuur 1). De enige uitzondering was het zakenverkeer, dat echter slechts een fractie van de totale mobiliteit uitmaakt. Bij deze laatste groep gaat het vooral om de hierboven al genoemde topmanagers, vertegenwoordigers en vrachtwagenchauffeurs, die niet op een paar kilometer meer of minder kijken om hun klanten en zakenrelaties te bereiken. Een andere aanwijzing dat 'de wal het schip gekeerd heeft' is de ontwikkeling van de bevolkingsgroei. In de jaren zeventig gold nog: hoe minder stedelijk, hoe meer groei. De grote steden en hun agglomeraties (de categorie 'zeer sterk stedelijk' in figuur 2) liepen snel leeg, terwijl bijna elk dorpie op het platteland van de Randstad en in Noord-Brabant wel uitbreidingswijken uit de grond stampte waar de stadsvluchteling met open armen ontvangen werd. In de jaren tachtig liep deze suburbanisatie weer terug en in de jaren negentig bleef er nog maar heel weinig van over. Ondertussen herstelden de steden zich spectaculair en begonnen zelfs weer iets te groeien. De grote winnaar over de hele periode van 1970 tot 2000 waren echter de middelgrote steden. Hieronder vallen niet alleen de geplande groeiker-

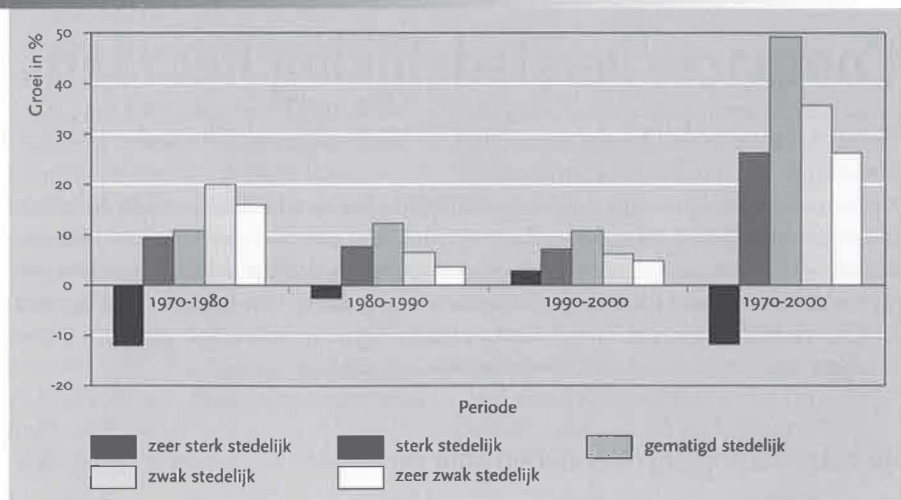
De Pharostoren bij het station van Hoofddorp.

nen (die van dorp of kleine stad tot middelgrote stad werden), maar ook veel 'ongeplande' steden en stadjes. In plaats van de vaak gesuggereerde ongeremde deconcentratie, waarvan eigenlijk alleen in de jaren zestig en zeventig sprake was, ontstaat zo het beeld dat veel mensen 'the best of both worlds' hebben gevonden. Ze ontvluchtten de drukte en anonimiteit van de grote steden, maar wilden ook weer niet in 'the middle of nowhere' wonen. Binnen het stadsgewest vonden ze in een middelgrote stad of een groot dorp een aangenamer woonmilieu, terwijl de stedelijke voorzieningen binnen handbereik bleven. De laatste jaren doet zich een ander fenomeen voor. Na de woonsuburbanisatie zijn langzaam maar zeker ook werk, uitgaan en cultuur gesuburbaniseerd. Plaatsen die zich eerst vooral als woonplek ontwikkeld hebben, groeien nu uit tot nieuwe centra in het suburbane gebied. Nieuwe concentraties van werkgelegenheid ontstaan niet willekeurig verspreid, maar vooral dichtbij de traditionele stadscentra: aan stadsranden en in de randgemeenten van grote en middelgrote steden. Typische voorbeelden zijn het Arenagebied in Amsterdam-Zuidoost, de Utrechtse Uithof, het Alexandrium bij



Rotterdam en de kantorenparken van Hoofddorp, Houten of Nieuwegein. Zelfs het altijd als oneindig saai omschreven Almere lijkt aanstalten te maken om zijn traditionele suburbane imago voor dat van een 'echte stad' in te wisselen. Het is nog even afwachten of de ambities in Almere-Stad en Almere-Poort gerechtvaardigd zijn, maar er wordt stevig geïnvesteerd in werkgelegenheid, cultuur, horeca en winkelstraten. Zo ontstaat een 'nieuwe stedelijkheid' in de suburbs in plaats van de gevreesde oneindige 'urban sprawl'. Een ander gevreesd effect, namelijk dat de nieuwe suburbane centra de oude stadscentra zouden leegzuigen, lijkt voorlopig uit te blijven. Ook de grote steden slaagden er de afgelopen jaren in veel nieuwe banen te creëren, ook al moet er in deze tijden van economische neergang weer even pas op de plaats gemaakt worden. En de uitgaanscentra aan de stadsrand trekken een heel ander publiek dan die in het historische stadscentrum. Er is eerder sprake van aanvulling op het bestaande aanbod dan van concurrentie. Dit betekent niet dat de suburbanisatie van werk, uitgaan en cultuur probleemloos verloopt. Natuurlijk blijven de monotone architectuur, de monofunctionele en daardoor buiten werktijden uitgestorven kantorenparken, het inefficiënte ruimtegebruik en de onuitroeibare neiging de snelweg boven de openbaar-vervoerhalte als locatie te verkiezen, genoeg aanleiding voor planners om de markt wat bij te sturen.

Hoe het nu verder gaat met de deconcentratie is bij gebrek aan beleidskeuzes in het Nederlandse verstedelijkingsbeleid en de vele onzekerheden over maatschappelijke trends moeilijk in te schatten. De trends die de deconcentratie lange tijd gevoed hebben, raken echter uitgewerkt. De bevolkingsgroei neemt in snel tempo af: bij teruglopende immigratie en blijvend lage geboortecijfers komen we niet boven de achttien miljoen inwoners uit, en dat pas rond 2040. Ook aan de individualisering, die de afgelopen decennia een toenemend ruimtebeslag opleverde, komt eens een eind. Veel kleiner dan onze huishoudens inmiddels zijn geworden (we halen nog net de twee personen gemiddeld) worden ze niet meer. Het autobezit, een andere motor van suburbanisatie, kan niet veel meer toenemen, omdat domweg bijna iedereen die dit wil al één of meer auto's heeft. Verder heeft de digita-



Figuur 2 - Bevolkingsgroei Nederlandse gemeenten naar stedelijkheidsgraad. Bron: CBS, *Bevolking der gemeenten van Nederland, 1970-2000*.

lisering van onze samenleving nog altijd niet geleid tot de 'death of distance' die al jaren voorspeld wordt. De mens is nu eenmaal een sociaal wezen en aan rechtstreekse contacten zal altijd behoefte blijven bestaan. Ook andere tegenkrachten die de deconcentratie afremmen, bleken sterker dan gedacht. De opmars van de tweeverdieners heeft waarschijnlijk de dagelijkse woon-werkafstanden eerder doen afnemen dan toenemen. Tweeverdieners moeten immers twee banen in plaats van één binnen hun bereik hebben. Nog belangrijker is wellicht het langetermijnperspectief voor deze tweeverdieners: welke woonlocatie biedt de beste kansen op het opbouwen van twee arbeidscarrières? Misschien kiezen vele tweeverdieners daarom wel een woonplek tussen twee centra in, maar zeker niet op grote afstand van een werkconcentratie. De meeste allochtonen blijven vooralsnog vooral in de steden hangen, hoewel sommige etnische groepen het autochtone verhuisgedrag langzamerhand lijken te gaan kopiëren. Maar zelfs als de allochtonen alsnog massaal de steden uit willen, is het de vraag of er elders genoeg huizen worden gebouwd om dit mogelijk te maken. Hoewel veel gemeenten groei nog altijd aantrekkelijker vinden dan stagnatie, willen lang niet alle dorpen huizen bijbouwen voor de stadsverlaters. Ik durf dan ook de stelling wel aan dat de extreem verspreide verstedelijking van de 'nevelstad' en het 'stedelijk veld' in Nederland nu geen realiteit is en dat ook nooit zal worden. Over een jaar of tien, twintig spreken we elkaar weer.

Marco Bontje is postdoc onderzoeker en docent aan de Afdeling Geografie en

Planologie van de Universiteit van Amsterdam.

Literatuurselectie

- Bontje, M. (2001) The challenge of planned urbanisation. Urbanisation and national urbanisation policy in the Netherlands in a Northwest-European perspective. Amsterdam: AME / Thela Thesis.
- Brand, A. (2002) Het stedelijk veld in opkomst. De transformatie van de stad in Nederland gedurende de tweede helft van de twintigste eeuw. Overveen.
- Dieleman, F.M. & A. Faludi (1998): Randstad, Rhine-Ruhr and Flemish Diamond as one polynucleated macro-region? Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 89, nr. 3, p. 320-327.
- Engelsdorp Gastelaars, R. van (1999) Nieuwe trends in de verhuisbehoeften. Amsterdam: AME.
- Friedmann, J. & J. Miller (1965) The urban field. *Journal of the American Institute of Planners*, November 1965, p. 312-320.
- Graham, S. & S. Marvin (2001) Splintering urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition. London / New York: Routledge.
- Ham., M. van (2003) Strategische woonlocaties voor tweeverdieners. *Rooilijn* 36, 3, p. 113-118.
- Ministerie VROM (2001) Ruimte maken, ruimte delen. Vijfde nota over de ruimtelijke ordening. Den Haag: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
- Salet, W. (1996) De conditie van stedelijkheid en het vraagstuk van maatschappelijke integratie. 's-Gravenhage: VUGA.
- Sudjic, D. (1992) The 100 mile city. San Diego / New York: Harcourt Brace.