

voersvormen door ze onder de bevoegdheid van De Lijn te brengen en het uitbreiden van de regelgeving op het gebied van de basismobiliteit.

**Marie Bourgeois is als wetenschappelijk medewerker verbonden aan het Instituut voor Sociale en Economische Geografie (KU Leuven). Henk Meert is postdoctoraal onderzoeker voor het Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek Vlaanderen en is als gastdocent verbonden aan het Instituut voor Sociale en Economische Geografie (KU Leuven).**

#### Literatuurselectie

Boon, W., Donne, V., Miermans, W., Willems, J., Zuallaert, J. (2001). Mobiliteit en kwaliteit, een nieuwe basis voor een krachtig mobiliteitsbeleid in steden en gemeenten. In opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Kluwer, Brussel.

De Lijn (2001). Prioriteitenlijst basismobiliteit en verantwoordingsnota basismobiliteit.

Moseley, M. (1979). Accessibility: the rural challenge. Methuen, London.

Nationaal instituut voor de Statistiek (NIS) (1991). Volks- en Woningtelling.

Nationaal instituut voor de Statistiek (NIS) (1999). Bevolkings- en financiële statistieken.

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) (1999-2000). Spoorboekje. Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (RVA) (1997, 1998 en 1999).

Uitkeringgerechtigden volledig werklozen. Van Dam, F. (1995). Meer voor minder, schaalverandering en bereikbaarheid van voorzieningen in landelijke gebieden in Nederland. In: Nederlandse Geografische Studies, 188.

Vande Lannoote, S., Martens, A. (1997). Voorzieningonderzoek. In opdracht van de Provincie West-Vlaanderen, met de steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, p. 1-123.

Van Hecke, E. (1998). Actualisering van de stedelijke hiërarchie in België. In: Tijdschrift van het Gemeentekrediet, nr. 205-3, p. 45-76.

## Netwerken van fietsroutes versterken de nevelstad

Toenemende vrije tijd en een verduurzaming van onze maatschappij leiden tot een toenemende aandacht voor zachte, actieve recreatievormen. Fietsrecreatie is één van deze opkomende vormen. In het noordoosten van Belgisch Limburg werd een pilotproject voor Vlaanderen uitgewerkt, gebaseerd op projecten in de Hoge Veluwe. De ingreep introduceerde nieuwe functies in dit perifere gebied, maar werd de nevelstad er ook morfologisch door versterkt?

**GUNTER GONNISSEN**

Fietstoeristen en recreanten besteden tijdens hun tocht geld aan eten, verblijf en huur van fietsen. Horecagelegenheden spelen in op deze doelgroep door het aanbieden van specifieke diensten, zoals fietskaartenverkoop, ruimte voor fietsenstalling en soms zelfs diensten op het gebied van fietsreparatie. Bij een voldoende grote markt ontstaan bovendien nieuwe zaken. De horeca heeft echter niet uitsluitend een toeristische functie en vormt een element dat behoort tot de endogene centrumvoorzieningen van een kern. Het aanbod aan horeca vormt met andere woorden een onderdeel van de centraliteit van een kern. Deze centrale functies kunnen zich op verschillende manieren structureren in de ruimte. Bij een vernevelingsproces in de ruimte is de transformatie van een deel van de centraliteit van de oude kern naar de periferie, waardoor de periferie nieuwe functies krijgt, één van de belangrijke gebeurtenissen. Hoe en in welke mate hebben het ontstaan van het toeristisch-recreatieve netwerk Kempen en Maasland de ruimtelijke structuur van de nevelstad beïnvloed?

Voor de aanleg van het fietsroutenetwerk in 1994 was een investering vereist van 2,87 miljoen euro. In 1995 was het 450 kilometer lange fietsroutenetwerk klaar; 150 kilometer daarvan was autovrij. In 1998 maakten circa 600.000 fietsers gebruik van het fietsroutenetwerk. Intussen werd de formule in aangrenzende gebieden toegepast en beslaat het de gehele provincie Belgisch Limburg en een deel van Noord-Brabant en Nederlands Limburg.

Een netwerk bestaat uit knopen en verbindingen. Bij het Limburgs fietsroutenetwerk werden de knopen genummerd en de fietser wordt van knooppunt tot knooppunt geleid via borden met het nummer van het knooppunt waar men naartoe rijdt. Het netwerk ligt in de gemeenten As, Bree, Dilsen-Stokkem, Genk, Kinrooi,



Routepaneel, bestemd voor fietsers.

(Foto Gunter Gonissen)

Lanaken, Maaseik, Maasmechelen, Meeuwen-Gruitrode, Peer, Opglabbeek en Zutendaal (zie kaart 1). Het fietsroutenetwerk is sterk gekoppeld aan openruimtestructuren. Een belangrijk deel van het gebied bestaat uit het Nationaal Park Hoge Kempen, de landbouwgebieden van Noordoost-Limburg en de Maasvallei. Binnen de meer bebouwde structuren loopt het netwerk door groenassen die binnen de structuur voorkomen (bijvoorbeeld Zuid-Willemsvaart als noord-zuidas in het Maasland) of via openruimtecorridors tussen kernen.

### Fietsroutenetwerk en horecalocatie

Het aantrekken van toeristen naar een regio zorgt voor een uitbreiding van de markt voor bijvoorbeeld horeca.

Toeristen worden als het ware tijdelijke inwoners binnen het marktgebied van een functie en besteden onder meer een deel van hun inkomen aan versnaperingen en verblijf. In onderstaand onderzoek worden aan de hand van een bevraging van horeca-bedrijven de economische en ruimtelijke effecten van het fietsroutenetwerk geanalyseerd, waarbij een onderscheid tussen hotels en café-restaurants werd gemaakt om de differentiatie in ontwikkeling tussen verblijfsrecreatie en niet-logiesverstrekkende bedrijven te onderzoeken. Economisch resulteerde het fietsroutenetwerk na twee toeristische seizoenen minimaal 110 seizoensgebonden arbeidsplaatsen. Er bestaat een indicatie dat er in totaal 320 seizoensgebonden arbeidsplaatsen werden gecreëerd, gespreid over de verschillende deelnemende gemeenten. Functioneel en ruimtelijk-morfologisch zijn er verschillende effecten merkbaar in stedelijke kernen, buitenkernen en het gebied buiten de kernen.

Binnen het netwerk worden de centra van Bree, Maaseik, Maasmechelen en Genk als stedelijke kernen beschouwd. De horeca gebruikt er het fietsroutenetwerk als complementaire vraag. De weekbezetting van de verblijfsrecreatie is ten gevolge van de aanwezige industriële polen vrij hoog, door het fietsroutenetwerk wordt nu ook de weekendbezetting gemaximaliseerd. Vooral hotels in de omgeving van het industriële Genk kennen van maandag tot vrijdag een hoge bezetting door de gasten van bedrijven. In het weekend profileren zij zich veeleer als functie van het fietstoerisme door bijvoorbeeld het



(Foto Gunter Conissen)

*Horeca langs de fietsroute.*

aanbieden van gastronomische fietsvakanties. Er ontwikkelt zich echter relatief weinig nieuwe horeca als functie van toeristisch-recreatief fietsen. Binnen de niet-logiesverstrekkende bedrijven voldoet het aanbod aan restaurants en cafés. Zij zien waarschijnlijk hun winsten gemaximaliseerd.

In het buitengebied induceerde het netwerk een relatief overaanbod: het aanbod overstijgt de endogene vraag. Het surplus dat wordt gecreëerd door inkomsten van buiten het plangebied leidt tot de vestiging van nieuwe horecabedrijven. Dat die deel uitmaken van het toeristisch-recreatief netwerk vormt één van de vestigingsfactoren voor nieuwe horecagelegenheden. Een bijkomende factor is de goede bereikbaarheid. Omwille van de ruimtelijke koppeling van het fietsroutenetwerk aan openruimtestructuren ontwikkelen de niet-logiesverstrekkende bedrijven zich echter vooral buiten de bestaande commerciële centra van buitengebiedkernen. Ofschoon fietstoerisme hun belangrijkste inkomstenbron is, nemen ze ook een deel in van de bestaande plaatselijke markt. Sommige bestaande zaken in de commerciële centra kunnen moeilijk het hoofd bieden aan de concurrentie van deze nieuwe zaken, gelegen op een aantrekkelijke (vaak groene) locatie en met vaak dynamischere ondernemers aan het hoofd. Dit leidt tot een verarming van het eigenlijke centrum van de nederzetting, zelfs waar dit een knooppunt vormt in het netwerk. Buiten de kernen ten slotte bleven bestaande horeca-bedrijven behouden en werden die versterkt na de introductie van het fietsnetwerk. Omvorming van een gebouw in de open ruimte naar

niet-logiesverstrekkende horeca gebeurt relatief weinig wegens het seizoensgebonden karakter van de inkomsten, maar de opkomst van boerderijtoerisme is wel een belangrijke motor voor toeristisch-recreatieve ontwikkelingen buiten de kernen.

### Infrastructuur structureert

Bij het bestaande project werd er gestuurd op de tracékeuze, de aanleg van ontbrekende aansluitingen in het netwerk, de bewegwijzering en de aanleg van het openbaar domein in het bijzonder ter hoogte van de knooppunten. De realisatie was mogelijk via 'Interreg'-subsidies. Doelstelling was via een toeristisch-recreatief project bij te dragen aan de regionale ontwikkeling van een door economische crisis aangetast gebied. Het project speelde in op de maatschappelijke tendensen van meer vrije tijd en aandacht voor duurzaamheid en in het bijzonder duurzaam toerisme.

Horeca-ontwikkelingen voltrokken zich binnen de kapitalistische marktwerking en de contouren die werden getrokken door het ruimtelijk beleid. Het fietsroutenetwerk blijkt de ruimtelijke basis die de locatiekeuze deels structureert. Ten gevolge van de uitgestrektheid van het woongebied in de verschillende buitengebiedkernen in het plangebied, was er vrij veel keuze om in het gebied horecagelegenheden te vestigen. Door de regeling voor vakantieboerderijen konden boerderijen gedeeltelijk getransformeerd worden naar verblijfsrecreatie. Hoewel het noodzakelijk is de uitholling van het centrum in de buitengebiedkernen tegen te gaan, lijkt het dat hierop via

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