

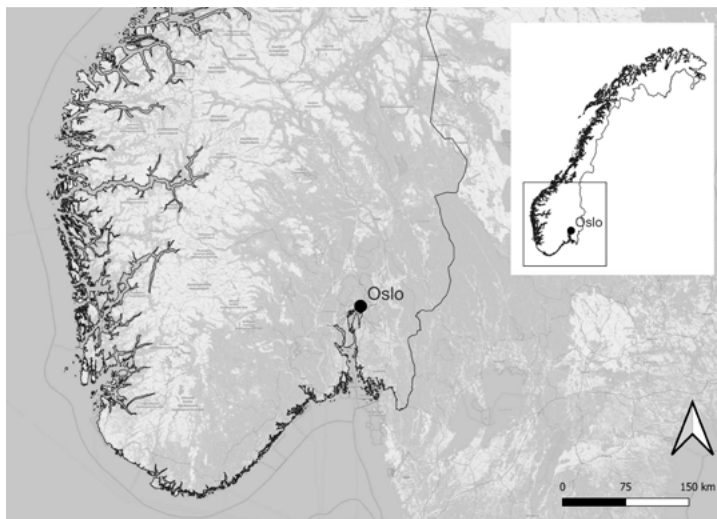


DE WINNAARS EN VERLIEZERS VAN DE STEDELIJKE WOONCOMPETITIE

De verdichting van centraal gelegen delen van de stad blijft niet zonder ruimtelijke gevolgen en er lijkt een competitie om de meest aantrekkelijk gelegen woningen te ontstaan. Wie kan het zich dan eigenlijk nog veroorloven om in de meest centrale delen van de stad te wonen?

Om internationale klimaatdoelen te halen zetten steden in op binnenstedelijk verdichten. Een van de voornaamste doelen van een compacte stad is het terugdringen van het energiegebruik, vooral het verminderen van het autogebruik en daarmee samenhangend een lagere CO₂-uitstoot. Het idee is dat indien werk, winkels en voorzieningen goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, de fiets of te voet, je dan geen tot nauwelijks meer een auto nodig zou hebben. Bovendien kan zo ook *urban sprawl* buiten de stadsgrenzen tegen worden gegaan.

Met de vraag wat de ruimtelijke gevolgen van binnenstedelijke verdichting zijn richt dit artikel zich op de Noorse hoofdstad Oslo. In het licht van stadsvernieuwing is het een interessante casus omdat de stad sterk in aanbouw is. Veel oude centrale havengebieden en voormalige industriegebieden worden op dit moment omgevormd tot woongebieden. In Oslo wordt actief gebouwd volgens de verdichtingsstrategie, met name rondom OV-knooppunten.



Oslo, Noorwegen. Bron: Geonorge, 2022; OpenStreetMap, 2022.

Verdichting als duurzame beleidsstrategie

Uit onderzoek van het transporteconomisch instituut in Oslo (TØI) blijkt dat verdichting een effectieve manier is om het autogebruik terug te dringen, en daarmee een duurzame manier van stadsplanning (nog los gezien van de aanwezigheid van een duurzame bouwconstructie of het ontwerp). Verdichting is dus ecologisch duurzaam. Maar in welk opzicht zijn deze wijken ook sociaal gezien duurzaam? Hoe inclusief is deze strategie en welke ruimtelijke consequenties heeft dit beleid?

Samen met een toenemende trend van mensen die naar (centrale delen van) de stad trekken, vergroot het compact bouwen op zeer centrale locaties de aantrekkelijkheid van stedelijke gebieden en stijgen de huizenprijzen vooral in de goed bereikbare delen van stadsregio's. Dit kan mogelijk leiden tot processen van gentrificatie. In dit geval gaat het – vanwege de bouw van nieuwe woningen op voornamelijk oude havengebieden – om het zogenaamde 'new build gentrification'. Simpel gezegd gaat dit over groepen met een lagere sociaaleconomische status die ofwel symbolisch of fysiek worden verdreven uit binnenstedelijke buurten die onderworpen zijn aan vergroenings- en verdichtingsprocessen. Dit zou erop kunnen duiden dat deze nieuwe wooncomplexen weinig inclusief zijn.

Ruimtelijk kapitaal

Naast dat gentrificatie vaak wordt gezien als een sociaal en cultureel proces, lijkt het in dit geval ook sterk te gaan om een ruimtelijk proces. Waar Pierre Bourdieu een onderscheid maakt tussen sociaal-, cultureel- en economisch kapitaal voegt de Zwitserse geograaf Patrick Rérat hier ruimtelijk kapitaal aan toe. Dit gaat over de mate waarin de ruimte kan worden gezien als een 'goed' dat je in meer of mindere mate kunt beheersen. Hiermee wordt de woonplaats een strategische beslissing, die mensen in staat stelt 'locatievoordelen' te verkrijgen bij het organiseren van hun dagelijks leven om het werk- en gezinsleven te kunnen combineren. Mensen die in centraal gelegen delen van de stad kunnen wonen, lijken hierdoor niet alleen beter toegang te hebben tot faciliteiten, maar ook meer mogelijkheden te hebben om zich van A naar B te verplaatsen. Dat locatie tegenwoordig belangrijk is blijkt wel uit de advertenties voor nieuwe woningen. Zo is het kennelijk belangrijker om te weten hoe snel je de meest centrale plekken in Oslo kunt bereiken nog voordat je weet wat je nieuwe woonplek je te bieden heeft. Als je gentrificatie dan ook door de lens van ruimtelijk kapitaal bekijkt, gaat het in zekere mate om een vorm van plaatsconcurrentie tussen verschillende groepen in de samenleving.

Tolwegen als duurzaamheidsinstrument

Mocht je daarentegen niet op een centrale plek in de stad wonen, omdat je bijvoorbeeld de voorkeur geeft aan een vrijstaande woning aan de rand van de stad, of omdat je nou eenmaal geen andere keuze hebt, dan is het idee dat je hiervoor zou kunnen compenseren, door een goede ov-verbinding of het bezitten van een auto. Mobiliteit, met name het gebruik van de auto is interessant in de Noorse context omdat er gebruik wordt gemaakt van een tolsysteem. Voor elke ring richting Oslo - in totaal drie - moet je een bedrag betalen van ongeveer 3 euro. Dit kan dus oplopen tot bijna 10 euro per keer. Meer duurzame manieren van transport – in dit geval de elektrische auto – worden beloond, en krijgen 50 procent korting op de tolbetaling. In feite is het positief dat minder vervuulende auto's korting krijgen, maar dit kan de ongelijkheid versterken voor diegenen die niet in staat zijn om een elektrische auto aan te schaffen, maar hun auto toch nodig hebben om bijvoorbeeld naar hun werk te gaan.

Daarnaast heeft Oslo een vrij uitgebreid metro-, bus-, tram-, trein- en bootnetwerk. Uit onderzoek blijkt echter dat minder welvarende buurten in Oslo een minder goede toegankelijkheid kennen en



De wijk Sørenga met Barcode op de achtergrond. Bron: Marieke van der Star.

ook dat het openbaar vervoer er minder frequent gaat dan in meer welgestelde buurten. Dit lijkt in het bijzonder problematisch wanneer vanwege klimaatmaatregelen het gebruik van de auto wordt afgeremd, maar ook niet iedereen de mogelijkheid heeft om in de meer centrale delen van de stad te wonen met een uitstekend uitgerust openbaar vervoer netwerk.

Het is problematisch als blijkt dat delen van de stad en duurzame vervoerswijzen alleen voorbehouden zijn aan de happy few

De fjordstad

Bjørvika (bestaande uit Barcode en Sørenga) is één van die nieuwe stadsdelen, langs het fjord, die in het afgelopen decennium zijn ontwikkeld. De buurt bestaat zowel uit woningen als kantoorpanden en is gebouwd op zogenaamde 'brownfields', gebieden die voorheen werden gebruikt als havengebied en nu geen dienst meer doen. Pal tussen de nieuwe woningen en het centraal station staat Barcode (mede ontworpen door het Rotterdamse architectenkantoor MVRDV), een schakeling van kantoor- en woontorens met onder andere bedrijven als PwC en Deloitte.

In totaal worden er in de wijk zo'n 5000 nieuwe woningen gebouwd. De gemiddelde prijs per m² is vrij hoog (9700 euro per m² in 2019), vergeleken met 7200 euro per m² in Oslo, vooral vanwege de gunstige ligging op vijf minuten lopen van het centraal station. De wijk maakt deel uit van de stedelijke verdichtingsstrategie. Hoewel de dichtheid van de kantoren en woningen nog laag lijkt in vergelijking met wereldsteden als New York, Londen en Amsterdam is de dichtheid voor Noorse begrippen vrij hoog gezien de relatief lage dichtheid elders in de stad. Zo zijn er binnen de ring ook veel vrijstaande villa's en rijtjeshuizen te vinden.

Initieel was de gedachte dat Bjørvika een inclusief stadsdeel moest zijn voor allerlei verschillende groepen uit de samenleving, met daarbij voor iedereen toegankelijke openbare ruimtes. Het idee



*Bjørnvika/Sørenga met het Munch museum op de achtergrond.
Bron: Marieke van der Star.*

was dat er woningen in alle prijsklassen gebouwd zouden worden. Zo zou tenminste tien procent van de woningen moeten bestaan uit 'goedkope' woningen. Tegelijkertijd heeft de gemeente ook als doel om de creatieve klasse naar Oslo te halen, zodat de stad ook op wereldniveau meeconcurrert voor toeristen, hoogopgeleide migranten en investeringen in het bedrijfsleven. Hoewel beide doelen op het eerste gezicht ambitieus en inclusief klinken, roept het tegelijkertijd de vraag op hoe verenigbaar ze zijn.

De wens om de creatieve klasse naar het stadsdeel te halen, lijkt in ieder geval gelukt

Uit onderzoek van Bengt Andersen en Per Gunnar Røe blijkt dat in principe alle openbare ruimtes – inclusief het zo populaire aangelegde strand – toegankelijk zijn voor een ieder. Tegelijkertijd blijft de vraag hoe inclusief de woningvoorraad is, gezien het feit dat vandaag de dag maar vijf procent van de woningen gerekend kunnen worden binnen de goedkope prijsklasse. Achteraf blijkt dit dan ook nog te gaan om studentenwoningen in het duurdere segment. Hoewel het percentage sociale huurwoningen in heel Noorwegen, en ook in Oslo laag ligt (3,3%), is er in de wijk geen enkele sociale huurwoning te vinden. En dat terwijl de vraag naar sociale huurwoningen tegenwoordig groot is. Initieel was het de bedoeling dat tien procent van de woningen beschikbaar zou zijn voor achtergestelde groepen in de samenleving. Van deze belofte is tot nu toe weinig terechtgekomen.

De creatieve klasse

De inwoners van de wijk beschikken in ieder geval over economisch kapitaal. Zo is het bruto-inkomen van de inwoners een stuk hoger dan elders in de stad (gemiddeld jaarinkomen van 77.500 euro in 2021, tegenover 56.300 euro in Oslo). Binnen de ring is dit de

wijk waar mensen met gemiddeld het hoogste inkomen wonen. Daarnaast heeft zo'n twee derde van de bewoners een hoog opleidingsniveau (hogeschool of universiteit), tegenover 53% in Oslo. De wens om de creatieve klasse naar het stadsdeel te halen, lijkt in ieder geval gelukt.

Het idee van een compacte stad om het energieverbruik en de CO₂-uitstoot te reduceren door duurzamer transport lijkt *an sich* positief. Toch wordt dit problematisch als blijkt dat er een ongelijke ruimtelijke verdeling ontstaat en dat centrale plekken in de stad, een aantrekkelijke woonlocatie en duurzame vervoerswijzen alleen voorbehouden zijn aan de happy few. Als duurzame vervoerswijzen richting de stad onvoldoende prioriteit krijgen en het gebruik van de auto in en uit de stad ook nog eens extra wordt belast, is het ook moeilijk om te compenseren voor een lager ruimtelijk kapitaal en leidt dit tot ruimtelijke winnaars en verliezers.

Literatuurselectie

- Andersen, B., & Røe, P. G. (2017). Arkitektur og sosial ulikhet i Oslos vannkant. I: Ljunggren (red.) Oslo ulikhetenes by. Cappelen Damm, Oslo, 325-338.
- Cavicchia, R. (2022). Urban densification and exclusionary pressure: emerging patterns of gentrification in Oslo. *Urban Geography*, 1-23.
- Lunke, E. B. (2022). Modal accessibility disparities and transport poverty in the Oslo region. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 103, 103171.
- Rérat, P. (2018). Spatial capital and planetary gentrification: residential location, mobility and social inequalities. *Handbook of Gentrification Studies*. Edward Elgar Publishing.
- Røe, P.G., Kjærås, K.E.A. & Haarstad, H. (2022). The Spatialities of the Nordic Compact City. In: Jakobsen, P., Jönsson, E., Larsen, H.G. (eds) *Socio-Spatial Theory in Nordic Geography*. Springer, Cham.

Marieke van der Star (m.e.van.der.star@sosgeo.uio.no) is als PhD student verbonden aan de afdeling Sociologie en Sociale Geografie van de Universiteit Oslo, Noorwegen. Zij is verbonden aan het onderzoeksproject INCLUDE, wat zich richt op een sociaal inclusieve energietransitie. Marieke zal in haar PhD onderzoek gaan doen naar de sociaal-ruimtelijke gevolgen van stedelijke klimaat strategieën. Zij zal met register- en surveydata in Oslo de sociaal-ruimtelijke gevolgen op buurtniveau in kaart gaan brengen kijkend naar de woningmarkt, mobiliteit en verhuisbewegingen met behulp van concepten als gentrificatie en ruimtelijk kapitaal.