

AGORA

JAARGANG 25 – NUMMER 1 – 2009

25 jaar

MAGAZINE VOOR SOCIAALRUIMTELIJKE VRAAGSTUKKEN

Redactioneel

FOTOGRAFIE OMSLAG Karla Kaufuss

Sculptuur Agora van Magdalena Abakanowicz, Chicago

AGORA: Verandering is ons niet vreemd, maar we zijn het oorspronkelijke idee vijftwintig jaar lang opvallend trouw gebleven.

Magazine voor sociaalruimtelijke vraagstukken luidt de ondertitel van een tijdschrift dat je als student ergens in een kast op de faculteit geografie of planologie van een willekeurige universiteit in de Lage Landen kunt aantreffen. Erg opvallend is AGORA niet en toch, of juist daardoor, trekt het je aandacht. Uitgevoerd in zwart en wit, met een rustige lay-out en korte pretentieloze titels, zoals *Mobiliteit*, *Terrorisme* of *Kunst*, contrasteert het met andere periodieken over ons vakgebied. Hoe wordt zo'n tijdschrift gemaakt en kan ik dat ook, kun je je afvragen. De stap naar een eerste redactievergadering is voor nieuwsgierigen vlot gezet en daar word je met open armen ontvangen, want zoals elk blad dat door vrijwilligers wordt geproduceerd, kan ook AGORA altijd nieuwe redacteurs met frisse ideeën gebruiken. Vijftwintig jaar lang heeft onze redactie bestaan uit mensen die zo min of meer toevallig bij het tijdschrift betrokken raakten en er enkele jaren enthousiast hun tijd en energie in staken, vaak tegen de verdrinking in. Als er iets is wat hen verbindt, dan is het wel de passie voor vraagstukken die de sociaalruimtelijke actualiteit oproept en de behoefte om daar voor een breed publiek over te schrijven.

Om bij dit jubileum stil te staan, starten we deze jaargang met een speciale uitgave waarin niet zoals gebruikelijk een centraal thema de artikelen verbindt, maar de achtergrond van de auteurs. Ondanks het feit dat ze afkomstig zijn uit verschillende disciplines en werkzaam zijn in uiteenlopende takken van wetenschap, beleid en advies, zijn ze allemaal ooit redacteur van AGORA geweest. Toen we ons de afgelopen maanden verdiepten in onze historische ontwikkeling, realiseerden we ons dat het een klein wonder is dat AGORA nog steeds verschijnt. Om inzicht te geven in 'hoe warm het was, en hoe ver' hebben we twee voormalig hoofdredacteurs gevraagd te schrijven over hun ervaringen en ons zo een beeld te geven van AGORA's hoogte- en dieptepunten. De geboorte van het tijdschrift wordt verwoord in de bijdrage van Jeroen Verwaaijen. Hij legt uit hoe AGORA werd bedacht en uitgegeven en hoe hoge ambities indertijd gepaard gingen met financiële worsteling. Steven Kromhout neemt het stokje over en gaat in op de periode waarin AGORA onafhankelijk werd en haar draagvlak buiten Amsterdam en buiten de landsgrenzen uitbreidde.

Bij de oriëntering op onze geschiedenis stuitte de redactie op namen van vele oud-redacteurs. Een aantal hebben we gevraagd te schrijven over een onderwerp dat hen momenteel professioneel of persoonlijk bezighoudt: een verzoek waarop zij even verrast als enthousiast reageerden, alsof ze onverwacht een oude bekende tegen het lijf waren gelopen. Hierdoor is een collectie artikelen ontstaan die een overzicht geeft van de thema's die op dit moment actueel zijn en tevens een beeld schetst van het werkveld waarin sociaalruimtelijk georiënteerde

academici actief zijn.

Peter Gramberg en Lia de Lange blikken terug op twee artikelen die zij in hun AGORA-tijd schreven over water. Nog altijd moet water vooral beheerst worden, maar anno 2009 wordt het ook steeds vaker gebruikt als middel voor ruimtelijke ordening. Dirk Jan Droogh, redacteur van het eerste uur, kijkt eveneens terug. De transformaties in zijn directe leefomgeving, de Leidsestraat in Amsterdam, vormen het onderwerp van zijn bijdrage. In schril contrast met de academische aandacht die steden als Amsterdam opeisen, staat de interesse voor middelgrote provinciesteden, aldus Marco Bontje. Als ervaringsdeskundige en wetenschapper legt hij uit waarom dit soort steden realistischer toekomstvisies nodig hebben. Maarten Loopmans gaat in op de ontwikkeling van sociale planning in Vlaanderen, waar AGORA sinds zijn betrokkenheid bij de redactie eveneens verspreid wordt. Hij constateert meer aandacht voor de maatschappelijke aspecten van stedelijke ontwikkeling en daarmee voor integrale planning. Ben Derudder, een andere Vlaamse oud-redacteur, analyseert vervolgens de huidige financiële crisis en haar sociaalruimtelijke dimensies. Ten slotte is het woord aan Rene Biesenbeek. In zijn bijdrage bespreekt hij de internationale commerciële luchtvaart, waarbij vliegvelden, luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigen de pijlers vormen.

In alle bescheidenheid menen wij dat dit garant staat voor een interessant én prikkelend nummer, want alle auteurs poneren bij hun artikelen bovendien uitdagende stellingen. Iedereen is van harte uitgenodigd daarop te reageren. De reacties zullen een rode draad vormen in de variasecties van de vijftwintigste jaargang.

De variasectie van dit nummer bestaat traditioneel uit drie artikelen. Dennis de Kool en Michel Lobzhanidze reageren op het minithema *Olympische Steden* (2008-2). Zij pleiten ervoor de Olympische ambitie van Nederland te koppelen aan maatschappelijke en ruimtelijke uitdagingen. De tweede bijdrage is van Federico Savini. Hij analyseert verschillende vormen van betrokkenheid van burgers bij stedelijke regeneratie. Casestudies in Denemarken en Italië wijzen uit dat de burgerparticipatie ondanks globale overeenkomsten lokaal verschilt. Tot slot buigen Matthijs van Ginneken en Marlien Oderkerk zich over de meerwaarde die stedelijke meergezinswoningen nodig hebben om de midden- en hoge inkomens aan te kunnen trekken. De Amsterdamse wijk Nieuw-West staat daarbij centraal.

Dan rest tot slot een woord van oprechte dank aan alle redacteurs, fotografen, vormgevers, drukkers, geldschietters en niet te vergeten de auteurs, die samen het voortbestaan van AGORA garandeerden en ons daarmee een erfenis nalieten die wij met volle inzet en gepaste trots beheren.

Redactie AGORA

Thema: 25 jaar

- 04 **Strabo en AGORA:
van geboorte tot scheiding**
ACHTERGROND Jeroen Verwaaijen
- 08 **Onafhankelijk en met nieuw elan**
ACHTERGROND Steven Kromhout
- 10 **Verwatering van ruimtelijke ordening**
ESSAY Peter Gramberg & Lia de Lange
- 13 **Voortschrijdende revolutie in de
Leidsestraat**
ESSAY Dirk Jan Droogh
- 17 **Tussen valse bescheidenheid en
misplaatste ambities**
CASESTUDIE Marco Bontje
- 22 **Van mensen naar stenen... en terug?**
ESSAY Maarten Loopmans
- 25 **De sociaalgeografische dimensies van
een crisis**
ESSAY Ben Derudder
- 29 **De internationale luchtvaartindustrie in
vogelvlucht**
ESSAY Rene Biesenbeek



Varia

- 32 **Olympische Spelen in Nederland**
BELEID Dennis de Kool & Michel Lobzhanidze
- 36 **Burgerparticipatie in Denemarken en
Italië**
CASESTUDIES Federico Savini
- 40 **De x-factor van de meergezinswoning**
PLANNING Matthijs van Ginneken &
Marlien Oderkerk
- 44 **Hogesnelheidstrein raast Den Haag
voorbij**
BOEKRECENSIE Rens van Hoek
- 45 **Verhalen van een eiland**
SCRIPTIERECENSIE Mirjam Fokkema
- 46 **Colofon / Het volgende nummer**

Strabo en AGORA: van geboorte tot scheiding

AUTEUR Jeroen Verwaaijen

Een tijdschrift heeft een levenscyclus. Het wordt geboren, groeit op, verwisselt eventueel van partner en sterft soms een abrupte of zachte dood. AGORA is vijfentwintig jaar jong en heeft een boeiende geschiedenis achter de rug. In dit artikel beschrijf ik een deel van deze geschiedenis: van conceptie tot de scheiding van haar eerste uitgever.

“Voor u ligt het nulnummer van Agora,” opende in juli 1984 het allereerste redactioneel, “een ontmoetingsplatform voor wetenschap en samenleving op het gebied van de ruimtelijke ordening. De belangrijkste functie van Agora is het openleggen en bereikbaar maken van een groot deel van het onderzoek dat aan universiteiten en hogescholen wordt gedaan, namelijk dat van studenten. Het is onze ervaring dat veel van deze onderzoeken nauwelijks bekendheid genieten... Agora is een initiatief van een aantal afgestudeerde sociaal geografen en planologen, die vanuit de Stichting voor Ruimtelijk Advies Beleid en Onderzoek (Strabo) op vrijwillige basis gestalte willen geven aan het blad. In ieder nummer zal gestreefd worden naar een volledig overzicht van de in het voorafgaande kwartaal verschenen scripties en stageverslagen.”

Het eerste nummer had vierentwintig pagina's, waarvan de helft door het scriptieoverzicht in beslag werd genomen. De titel, auteur en korte inhoud werden weergegeven en waar de scriptie verkrijgbaar was. Een aantal scripties werd door de auteurs zelf of door de redactie besproken. En er was een interview met professor Leen Bak, een planoloog verbonden aan de Vrije Universiteit (VU) in Amsterdam. Het was een boeiend artikel waarin onder andere de vraag werd gesteld: “Hoe ziet de heer Bak de mogelijkheden voor afgestudeerde planologen en sociaal geografen met het sombere beeld voor ogen dat er al ongeveer 500 van hen werkloos zijn?” Hij noemde onder andere het verrichten van vestigingsplaatsonderzoek voor het bedrijfsleven en pensioenfondsen. Dat was iets geheel nieuws in die tijd.

Onder dit gesternte werd de stichting Strabo geboren. De arbeidsmarkt stemde pessimistisch. Dick Loos, zelf nog net niet afgestudeerd als geograaf en planoloog, schreef een businessplan voor een ruimtelijk

marktonderzoeksbureau gericht op primaire dataverzameling en -analyse. Hij kon drie andere VU geografen en planologen, waarvan er twee al afgestudeerd waren en op zoek naar werk, overtuigen om mee te doen, en zo startte Strabo in het najaar van 1982. Het team werd al snel aangevuld met andere werkloze afgestudeerde geografen en planologen, en zij probeerden door het opdoen van werkervaring uiteindelijk aan de slag te komen in het bedrijfsleven of bij de overheid. Vanuit een kamer op de faculteit psychologie en met behulp van SARA, het aan de universiteit gelieerde expertisecentrum voor dataprocessing, werden de eerste opdrachten uitgevoerd. Met het eerste verdiende geld kon Strabo een van de minder chique kantoren aan de Herengracht huren. Het was een opknappertje, maar wel op een absolute toplocatie in 'De Gouden Bocht'. Het ging zo goed dat extra ruimte nodig was, die gevonden werd aan de Wibautstraat. Als een soort veredelde kraakwacht in een leegstaand kantoor van een van de opdrachtgevers werden extra inkomsten gegenereerd. En hier werkte ook de eerste redactie van AGORA, maar aan de Herengracht werd het idee geboren.

Dick Loos was de bedenker: “De doelstellingen waren natuurlijk hoogdravend, maar in de praktijk ging het er om dat je je kon profileren als werkloze afgestudeerde en dat dat verhaal waar je soms jaren op gezwoegd had niet direct in de la verdween. De kunst was ook om de resultaten van al dit onderzoek op een toegankelijke manier te presenteren en er geen saaie ‘wetenschappelijke’ verhalen van te maken. Daar waren al genoeg bladen voor. Korte artikelen, pakkende koppen, veel illustraties en foto's, rubrieken met en over actualiteiten, afgewisseld met interviews over pakkende en spraakmakende items.” In het pre-internettijdperk was de platformfunctie van AGORA niet te onderschatten. Na een succesvol ontvangen nulnummer verscheen op 1 november 1984 het eerste echte nummer. Er zouden er nog vele volgen.

Redactie

In het begin bestond de redactie vooral uit Strabo-medewerkers. Zij deden AGORA erbij. Er was nog geen eind- of hoofdredacteur. Alles werd democratisch besloten en de aangeleverde teksten werden

AGORA

ontmoetings
platform voor
wetenschap en
samenleving op
het gebied van de
ruimtelijke ordening

1e jaargang nr. 0 juli 84

gesprek met professor Bak
energiebewust bouwen
institutionele beleggers
gemeenten en werkgelegenheid
huisvesting kleine, startende bedrijven
regionale betekenis van
onderzoeksinstituten



STICHTING VOOR RUIMTELIJK ADVIS. BELEID EN ONDZOEK

AGORA

een uitgave van onderzoeksbureau STRABO



5e jaargang nummer 1 januari 1989

Denken over architectuur
Gevolgen veranderende wereldmarkt
Struktuurschema Verkeer en Vervoer

ontmoetingsplatform voor wetenschap en samenleving op
het gebied van ruimtelijke ordening en gebouwde omgeving

AGORA

wie is bang
voor
privatisering



leegstand in
naoorlogse wijken

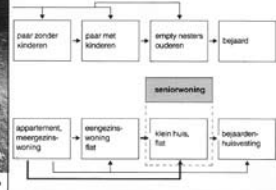
citymarketing
en toerisme
bedrijfspandenbank
de natuur
een attractie
nederland nu
als ontwerp

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



psychologie van automobilist

vergrijzing in
groeikernen



3e jaargang nummer 2 april 1987

AGORA

Ontmoetingsplatform voor wetenschap en samenleving op het gebied van ruimtelijke ordening en gebouwde omgeving
Een uitgave van onderzoeksbureau STRABO • 7e jaargang nummer 3 - mei 1991



THEMA: RENOVATIE
WINKELCENTRA
LUXUEUS WONEN IN AMSTERDAM

ongeredgeerd naar de vormgever gestuurd. Dat was Max Popma, die via een vriendin binnengeloodst was.

“De doelstellingen waren hoogdravend, maar in de praktijk ging het er om dat je je kon profileren.”

Op den duur kwam de redactie steeds meer los te staan van Strabo. De hoofdredacteur was tot 1993 wel een Strabo-medewerker. De overige redactieleden waren vrijwel allemaal sociaal geografen en planologen van de Vrije Universiteit en de Universiteit van Amsterdam. Men meldde zich vrijwillig aan of werd door andere redactieleden benaderd. De taak van de redactie was het werven van auteurs en het bespreken van scripties. Daarnaast werd de redactie geacht te helpen met de verzending. Ten kantore van Strabo zaten dan tien man adresstickers te kopiëren en op wikkels te plakken, die door anderen gevouwen werden en om de AGORA's geslagen. Daarna werden er bundeltjes op postcode gemaakt die de volgende ochtend per taxi naar het hoofdkantoor aan het Oosterdok gebracht werden. Dat was super gezellig en een prima gelegenheid om bij te kletsen, maar er ging altijd weer een zucht van verlichting door de zaal als het laatste bundeltje van een stevig paktouw was voorzien.

Het blad werd later gemaakt door de hoofdredacteur, eindredacteur en de vormgever. De vormgever en eindredacteur werkten nauw samen, omdat de opmaak zeer nauw luisterde. Ieder type artikel had een vaste lay-out, zeker in de tijd van Max Popma. Een artikel van twee pagina's kreeg een foto over drie kolommen en een illustratie van een of twee kolommen breed op de tweede pagina. Dat betekende ook dat een artikel van één pagina maximaal 780 tot 800 woorden lang mocht zijn. Om dat te realiseren moest er óf tekst bij (door de auteur zelf of door de eindredacteur) óf tekst eruit (door de eindredacteur bepaald, vaak tot ongenoegen van de auteur). Bovendien hadden de koppen een vast corps (20 of 24) en waren daarom gebonden aan een bepaalde lengte. Het was vaak lang puzzelen om zowel het artikel als de vormgeving recht te doen.

Productieproces

We praten over 1984, het pre-computertijdperk. De teksten kwamen in het gunstigste geval getypt binnen, maar ook handgeschreven artikelen kwamen voor. De eindredacteur verzamelde de teksten en stuurde deze naar de zetterij waar ze overgetypt werden en tot proefzetstroken werden verwerkt: kolommen tekst die de vormgever op grote vellen plakte.

De eindredacteur controleerde de stroken vervolgens op typ- en afbreekfouten. Als alles een beetje paste en er nog wat teksten geschraapt of gewijzigd waren, gingen de teksten weer terug naar de zetterij. Vaak zat de eindredacteur dan een dagje bij de zetter om de allerlaatste wijzigingen zelf nog door te voeren. De definitieve zetstroken werden uitgedraaid en daarmee ging de vormgever op zijn lichtbak aan het werk. Foto's werden voorzien van een raster en in de tekst geplakt, evenals de koppen en subkoppen, die apart werden

aangeleverd. Daarna kon het geheel naar de drukker. Het was al met al een klus waar je gemiddeld een week of twee mee bezig was. Eind jaren tachtig kon door de opkomst van de pc het overtypen van artikelen overgeslagen worden, en pas begin jaren negentig werd de lay-out gedigitaliseerd waardoor het letterlijke plak- en knipwerk verleden tijd was.

Jarenlang heeft Martijn Gallenkamp de fotografie voor het blad verzorgd. Hij kreeg gerichte opdrachten om foto's te maken bij bepaalde artikelen. Dat leverde vaak zeer artistieke plaatjes op, maar hoofdbreken voor de eindredacteur die een toepasselijk onderschrift moest maken om voor de lezers de link tussen foto en artikel te leggen. Andere bronnen voor afbeeldingen waren het eigen omvangrijke fotoarchief (alles is minimaal één keer gebruikt) en fotobureaus waar je tegen een geringe vergoeding op thema een foto kon uitzoeken.

Inhoud

De basis van AGORA was het scriptieoverzicht en de daaruit gekozen artikelen. Pas na een jaar werd het eerste themanummer uitgebracht, *Den Haag*, met daarin onder andere een interview met de toenmalige Haagse wethouder Adri Duivesteyn. De redactie plande de themanummers ruim van tevoren en op aandringen van Strabo zat daar minimaal één 'commercieel' thema tussen, bij voorkeur iets met winkelcentra of kantoren. Dit was het directe werkveld van Strabo en haar klanten en met dergelijke thema's konden de broodnodige advertenties binnengehaald worden. Dit overigens zonder te veel in 'advertorials' te vervallen, zodat de redactionele onafhankelijkheid redelijk gewaarborgd bleef. Naast het scriptieoverzicht ontstond nog een aantal andere rubrieken. Allereerst 'Agoranomi', een nieuwsrubriek met aankondigingen van congressen, publicaties en dergelijke, dat de achterkant sierde als daar geen duurbetaalde advertentie stond. 'Geomatica' was het kindje van Jos Zomerplaa. Jos was zeer thuis in de wereld van GIS, dat toen nog in de kinderschoenen stond. MapInfo, ArcInfo, het gebruik van satellietbeelden: alles kwam aan bod en vaak vergezeld van een advertentie.

'Visie', een gastcolumn, was een ander vast onderdeel. Dat was vaak een hele klus. AGORA had weinig aanzien, dus was het leuren en sleuren, brieven schrijven en de juiste ingang weten. Het was een heel leerzaam proces, ook voor later. De column kwam vaak als laatste artikel binnen, werd soms nog telefonisch 'afgenomen' en af en toe moest er

Doordat er onvoldoende toegepaste wetenschap wordt bedreven in de commerciële vastgoedsector, nemen de commerciële adviesbureaus die taak op zich, monopoliseren zij hun kennis en wordt telkenmale opnieuw het wiel uitgevonden. Een goed voorbeeld is de distributieplanologie waar ieder bureau zijn eigen methodiek op los laat en er dus eeuwig discussie over vierkante meters blijft bestaan. Uiteindelijk test eigenlijk niemand meer of de aannames wel correct zijn.

Reactie? www.agora-magazine.nl

in alle haast een reservecolumnist worden opgetrommeld. Maar de column heeft er altijd in gestaan. De kortste staat op naam van oud-minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer Ed Nijpels, wiens beleidsmedewerker niet meer dan 150 woorden wist aan te leveren.

Centen

Strabo was een stichting en had dus geen winstoogmerk. In een bepaalde fase van haar bestaan werd dat wel erg letterlijk genomen en draaide Strabo verlies. AGORA was per saldo een kostenpost, maar had als voordeel dat de abonneegelden in het begin van het jaar gefactureerd werden, terwijl de kosten pas in de loop van het jaar - en soms jaren later - voldaan hoefden te worden. Drukkerij Quint heeft bijvoorbeeld jaren gewacht op haar geld, waar ik nog eeuwig dankbaar voor ben. Afgezien van dit tijdelijke liquiditeitsvoordeel bezat Strabo een zeer creatieve boekhouder, die het stichtingsbestuur er ieder jaar van kon overtuigen dat de revenuen door imago, naamsbekendheid en marketingkosten en dergelijke altijd hoger waren dan de cijfers lieten zien en dat er voor het komende jaar plannen lagen waardoor de kosten lager en de opbrengsten hoger zouden uitvallen. Dit verhaal heeft hij jarenlang overtuigend kunnen brengen, waardoor er steeds weer een jaartje AGORA aan vast geplakt kon worden.

Begin jaren negentig toonde een reclamebureau interesse in het

het been. Bovendien ontwikkelde Strabo zich tot een professioneel onderzoeks- en adviesbureau, waardoor de doelstelling van AGORA en het aspect van werkverschaffing steeds verder van ons af kwam te staan.

Maar wie wil er nu een onrendabel blad met een beperkte oplage overnemen? Uiteindelijk waren het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAG) en het SISWO, een interuniversitair instituut voor gedrags- en maatschappijwetenschappen, bereid om de failliete boedel over te nemen. Met pijn in het hart, maar ook opgelucht, namen we afscheid van elkaar.

Voor mij persoonlijk was AGORA de reden dat ik bij Strabo terecht ben gekomen: van eind- naar hoofdredacteur en van AGORA via een stage uiteindelijk (mede)directeur-eigenaar van een flink gegroeid en kerngezond Strabo. Het maken van dit tijdschrift heeft vele redacteurs geleerd hoe je je verhaal aantrekkelijk voor het voetlicht kan brengen. Het schrijven van artikelen met een kop en staart blijft een belangrijk onderdeel van het vak. Dat de rapporten van het onderzoeksbureau Droogh Trommelen en Partners er zo goed uitzien, zal mede worden bepaald door de ervaring die Dirk Jan Droogh als vormgever van AGORA heeft opgedaan. Het feit dat AGORA nog steeds bestaat en dicht bij de doelstelling is gebleven, doet mij, en waarschijnlijk de vele mensen die in de loop der tijd aan het blad hebben meegewerkt, deugd.

Jeroen Verwaaijen (verwaaijen@strabo.nl) is voormalig eind- en hoofdredacteur van AGORA (1988-1993). Op dit moment is hij directeur onderzoek bij Strabo bv. Met dank aan Max Popma en Dick Loos.

AGORA had weinig aanzien, dus was het leuren en sleuren.

uitgeven van AGORA. Zij zou de lay-out gaan doen, advertenties regelen en voor een gering bedrag AGORA laten drukken. Het doel was om er een maandblad van te maken en de oplage flink te verhogen. Door Strabo werd deze partner met gejuich ontvangen. AGORA zou eindelijk winst gaan maken en meer standing krijgen. De redactie had er wat meer moeite mee en vreesde (achteraf overigens onterecht) voor de journalistieke onafhankelijkheid.

Het resultaat viel echter tegen. De kwaliteit van het zet- en drukwerk was niet wat we gewend waren. Lelijke donkere foto's en een lettertype dat ons ook niet kon bekoren. Hoe gezellig het ook was op de hippe vormgevingsafdeling van het reclamebureau, verstand van tijdschriften hadden ze niet. Ook de verwachte advertentie-inkomsten bleven uit. Toen de drukker ten slotte aangaf dat dat geringe bedrag niet hun idee was en er gewoon betaald moest worden, was het avontuur snel over. Een mislukte, maar leerzame poging.

Scheiding

Op een bepaald moment was het voor Strabo bedrijfstechnisch onverantwoord om AGORA voort te zetten. De animo om er tijd en met name geld in te steken nam af. AGORA was al wat meer los gekomen nadat Ed Slotboom als eerste niet-Strabo'er hoofdredacteur was geworden. Strabo probeerde te overleven en AGORA was een blok aan

Onafhankelijk en met nieuw elan

AUTEUR Steven Kromhout

Eind jaren negentig leidde AGORA een zieltogend bestaan. Als men ons al kende, dan was het als studentenbladje dat weinig serieus genomen werd. Het abonneebestand liep terug en de uitgever dreigde er de brui aan te geven. Tien jaar later staat AGORA er beter voor dan ooit. Wat is er in die tussentijd gebeurd?

In de jaren negentig werd AGORA uitgegeven door Stichting Interuniversitair Instituut voor Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek (SISWO), een stoffig instituut op steenworp afstand van de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Universiteit van Amsterdam. De redactiekamer was daar ondergebracht en de redactievergaderingen vonden er plaats. De redactie bestond grotendeels uit afgestudeerde sociaal geografen en planologen, die na jarenlange trouwe dienst het stokje over wilden geven aan een nieuwe generatie. Die generatie diende zich aan met de komst van Justus Uitermark en Sanne Kamp. Zij verzamelden een groep medestudenten om zich heen die met nieuw elan het tijdschrift wilde verbeteren.

Sinds de overgang naar SISWO was er al het een en ander veranderd aan de inhoud van AGORA: het scriptieoverzicht was minder uitgebreid geworden en nam een minder prominente plek in. Hierdoor traden de artikelen in het thema- en het variagedeelte meer op de voorgrond. Er heerste consensus binnen de nieuwe redactie dat AGORA als onafhankelijk tijdschrift bij uitstek geschikt was om een kritisch geluid te laten horen binnen de ruimtelijke wetenschappen; een geluid dat node werd gemist bij gevestigde tijdschriften als *Geografie*, *Rooilijn* en *Stedebouw & Ruimtelijke Ordening*. Bij de keuze van de thema's speelde deze ambitie een belangrijke rol. Waar themanummers in het verleden nog wel eens een hoog hobbygehalte hadden, zoals 'regionale luchthavens', koos de nieuwe redactie ervoor om actuele ontwikkelingen, zoals de oprichting van de Deltametropool, op kritische wijze te belichten.

Onzekere toekomst

De onafhankelijkheid van de redactie bracht ook een probleem met zich mee. Hoewel SISWO sympathiek stond tegenover de jonge

redactie, voelde het instituut zich niet sterk betrokken bij AGORA. Het zorgde voor de opmaak van het tijdschrift en regelde de facturering, maar had geen inhoudelijke binding. Hoewel het instituut zijn bestaansrecht ontleende aan het uitgeven van vakliteratuur en het organiseren van bijeenkomsten, was men van mening dat AGORA zichzelf moest kunnen bedruipen. Het werd de redactie dan ook duidelijk gemaakt dat de inkomsten verbeterd moesten worden, anders zou de uitgifte worden beëindigd.

De oplage van AGORA bedroeg destijds zo'n vierhonderd exemplaren per nummer. De abonnees bestonden uit particulieren die het tijdschrift thuis ontvingen en instellingen. Om aan de eisen van SISWO tegemoet te kunnen komen, moesten er nieuwe abonnees worden geworven. Tegelijkertijd wilde de redactie AGORA verder opstoten in de vaart der volkeren. Daarom werd besloten om een congres te organiseren rond een onderwerp dat altijd actueel is: de aanpak van achterstandswijken. Omdat SISWO net een gelijknamige bundel had uitgegeven werd de titel: *Buren en buurten*.

AGORA had van oorsprong een duidelijk Amsterdamse signatuur, maar langzaam veranderde dat.

De opzet was simpel. AGORA maakte een themanummer over dit onderwerp dat tevens zou dienen als congresbundel. Voor de praktische organisatie werkte de redactie samen met SISWO en de Amsterdamse Studievereniging van Sociaal-Geografen (ASVS), die met het congres een jubileum vierde. Het congres werd gehouden in het Roeterseilandcomplex van de Universiteit van Amsterdam. Oud-minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur Hedy d'Ancona werd gestrikt als dagvoorzitter en socioloog Jan Willem Duyvendak, stadsgeograaf Sako Musterd en sociaal-economisch geograaf Christian Kesteloot namen plaats in het panel. Er was die dag veel publiek. De prijs van het congres was laag, waardoor ook studenten en huurdersor-

organisaties aanwezig konden zijn. Ook de pers was vertegenwoordigd: de *Volkskrant* wijdde er een artikel aan.

Het congres zorgde niet alleen voor veel nieuwe abonnees, maar ook voor nieuwe redactieleden. Er werd kennisgemaakt met geografen van de Katholieke Universiteit Leuven, waaronder Maarten Loopmans, die zo enthousiast raakten dat zij de redactie vanuit België wilden versterken. Tot dan toe was AGORA een tijdschrift met een duidelijk Amsterdamse signatuur, maar dit was langzamerhand aan het veranderen. Ook Utrechtse geografen waren inmiddels tot de redactie toegetreden, waardoor AGORA nu in drie steden actief was.

De internationalisering bleef niet beperkt tot de redactie, maar werkte ook door in de inhoud. Zo bevat elke jaargang sindsdien ten minste één Vlaams themanummer. Daarnaast worden relatief vaak artikelen van internationale auteurs opgenomen, ook als deze niet in het Nederlands geschreven zijn. Hoewel het vertaalwerk iedere keer weer een lastige klus is, laat de redactie zich daar niet door afschrikken.

Op eigen benen

Het enthousiasme van de redactie over de positieve ontwikkelingen werd echter wreed de kop ingedrukt door de mededeling van SISWO dat men wilde stoppen met de uitgifte ondanks de stijging van het aantal abonnees. Dat betekende niet alleen dat de redactie op zoek moest naar een nieuwe uitgever, maar ook dat zij de opmaak en de financiën voortaan zelf moest zien te regelen. SISWO zorgde nog één keer voor de facturering van het abonneegeld, dat als 'herstartkapitaal' moest dienen.

In allerijl zocht de redactie naar oplossingen. Al snel was er overeenstemming dat er een Stichting Tijdschrift AGORA moest worden opgericht om het tijdschrift uit te geven, zodat AGORA niet opnieuw afhankelijk zou worden van de grillen van een uitgever. Om de financiën gezond te krijgen werden, onder aanvoering van hoofdredacteur Joost Beunderman, met de universiteiten in Amsterdam, Utrecht en Leuven afspraken gemaakt over de levering van bulkabonnementen aan studenten geografie en planologie. Daarnaast werd een subsidieaanvraag gehonoreerd en een deal met KNAG gesloten. De redactiekamer werd gevestigd in de Universiteit Utrecht en de opmaak werd uitbesteed aan het Kartografisch Laboratorium (KartLab) van dezelfde universiteit.

Daarmee was de toekomst van AGORA voorlopig veiliggesteld. Wel moest de redactie wennen aan nieuwe verantwoordelijkheden, zoals het innen van abonnementsgelden en het voeren van een boekhouding. Ook het bijhouden van de eigen website, eerst onderdeel van SISWO en vervolgens ondergebracht bij KNAG, bleef jarenlang een zorgenkindje.

Verbreiding en verbetering

Ondertussen ging de verbreiding van de samenstelling van de redactie door, zowel letterlijk als figuurlijk. Van heinde en verre sloten zich redacteuren bij AGORA aan, waardoor de redactie inmiddels reikt van Groningen tot Gent. De redactievergaderingen werden daardoor een rondreizend circus. De nieuwe redacteuren brachten ook andere disciplines met zich mee, zoals stadssociologie en antropologie. Deze verbreiding wierp wel de vraag op of het tijdschrift niet te ver afdreef

van de basis. De lezers waren en zijn immers nog altijd vooral sociaal geografen en planologen. AGORA wilde echter meer zijn dan een 'ontmoetingsplatform voor wetenschap en samenleving op het gebied van de ruimtelijke ordening'. Daarom werd de ondertitel gewijzigd in 'Tijdschrift voor sociaalruimtelijke vraagstukken'.

De redactie koos voor een inhoudelijke lijn waarin bij voorkeur actuele onderwerpen worden behandeld die relevant zijn voor gebiedsgericht beleid. Deze lijn is terug te zien in themanummers over bijvoorbeeld 'civil society', identiteit en terrorisme. Maar ook voor planologische trends, zoals nieuwe dorpen, was nog altijd plaats binnen AGORA. De kwaliteit van het tijdschrift was intussen sterk verbeterd. De nummers hadden meer pagina's, een mooiere opmaak en betere artikelen dan voorheen. Naast onderzoekers van naam en faam bood AGORA nog altijd publicatieruimte aan studenten en andere beginnende auteurs. Wel was het scriptieoverzicht inmiddels gesneuveld. Ook voor Agoranomi, de aankondigingenrubriek die meestal bij verschijnen al was verouderd, was geen plaats meer. In plaats daarvan werd een recensierubriek in het leven geroepen waarin scripties en andere publicaties werden besproken.

De verbeterde kwaliteit van AGORA heeft zich vertaald in een betere reputatie. Honderden studenten hebben tijdens hun studie kennis kunnen maken met AGORA, waardoor de oplage is verveelvoudigd. Toonaangevende onderzoekers op sociaalruimtelijk gebied zijn enthousiast over de ontwikkeling van het tijdschrift. De recente media-aandacht voor het kritische themanummer over de Zuidas toont aan dat AGORA erin slaagt om het publieke debat over belangrijke actuele onderwerpen aan te jagen.

Inmiddels hebben honderden studenten tijdens hun studie kennis kunnen maken met AGORA.

AGORA heeft in begin van dit decennium roerige jaren meegemaakt. Het was lange tijd onzeker of het tijdschrift het 25-jarig jubileum zou halen. Dat AGORA het heeft gered en er sterker uit is gekomen, komt vooral door de tomeloze inzet van een wisselende groep enthousiaste jongelingen die met niet aflatende energie hun vrije tijd opofferden om het tijdschrift uit het moeras te sleuren en op het droge te brengen. Gelukkig is AGORA inmiddels in rustiger vaarwater terechtgekomen en mogen we hopen op een 50- of 100-jarig jubileum in de toekomst. Toch zal ook de huidige redactie, die nog steeds bestaat uit vrijwilligers, er rekening mee moeten houden dat het voortbestaan van AGORA geen garantie is. Creatieve ideeën en inspanningen voor abonnee- en fondsenwerving, zonder de onafhankelijkheid uit het oog te verliezen, blijven nodig om AGORA te kunnen behouden als eigenzinnig tijdschrift voor kritische geografen, planologen en stadssociologen.

Steven Kromhout (steven.kromhout@rigo.nl) was redacteur van AGORA van eind 1999 tot eind 2004, waarvan het laatste jaar hoofdredacteur. Hij is momenteel werkzaam bij RIGO Research en Advies.

Verwatering van ruimtelijke ordening

AUTEURS Peter Gramberg & Lia de Lange

FOTOGRAFIE Rob van den Bos

Van 1989 tot 2000 waren wij redacteur van AGORA. Binnen de redactie bestonden toen twee inhoudelijke oriëntaties: een economische, met aandacht voor zakelijk vastgoed, en een sociografische, met oog voor wat zich op bepaalde plekken afspeelde. Wij waren exponenten van de tweede stroming. We blikken terug op twee door ons geschreven artikelen en plaatsen ze in een actueel perspectief.

De AGORA-redactie werd toentertijd vooral bevolkt door studenten en afgestudeerden sociale geografie en planologie van de Universiteit van Amsterdam. De Amsterdamse sociale geografie had in onze ogen een wat navelstaarderig karakter. In sommige onderzoeken uit die tijd werden plaatsen als Nieuw-Vennep en Mijdrecht beschreven als oorden waar je als 'nieuwe stedeling' echt diep ongelukkig zou zijn. Als reactie hierop kon ons de plek waar we over schreven niet ver genoeg van Amsterdam en liefst zo noordelijk mogelijk in Nederland liggen. Als echte sociaal geografen kozen we steeds voor een integrale benadering: geschiedenis, landschap, bestaanswijze, demografie en leefstijl. We hadden een zwak voor de couleur locale en stonden met plezier een paar uur te wachten op een belbus. In Hoogezand-Sappemeer bood de coördinator van de vereniging Kleine Dorpen Groningen ons na het interview een toeristische rondrit aan door het Gronings winterlandschap. De conservator van het Wieringer Eilandmuseum Jan Lont interviewden we aan zijn keukentafel. We spraken Dick Smit van de GroenLinks gemeenteraadsfractie in de stad Groningen in het partijkantoor tussen bakfiets en rietsuiker. In het Friese Gaasterland bezochten we op zondagavond een boerenechtpaar en op Urk aten we gezellig, samen met de onverstaanbare jeugd, een broodje kroket in de plaatselijke cafetaria. Het redacteurschap van AGORA bood ons kortom de kans om op locatie op onderzoek te gaan en verslag te doen van waar het in de ruimtelijke ordening om hoort te gaan: de mens op zijn plek en het wederkerige verband tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het leven van mensen.

In dit artikel blikken wij terug op twee artikelen die we voor AGORA schreven: een artikel uit 1992 over het Oldambt in Oost-Groningen in

het nummer over Noord-Nederland en een artikel uit 2000 over Urk en Wieringen in het themanummer *Eilanden*. Dit was tevens onze laatste bijdrage als redacteuren aan AGORA. In beide artikelen speelde water een belangrijke rol. Voor het Oldambt bestonden plannen om een recreatiemeer aan te leggen in combinatie met bosbouw. Voor Wieringen was bedacht dat het Wieringerrandmeer het eilandkarakter van Wieringen weer enigszins in ere moest herstellen.

Beide plannen bleken voorbodes te zijn van wat nu als steeds normaler ruimtelijk beleid wordt gezien: het opnieuw onder water zetten van stukken land. Daarbij is het argument van klimaatverandering steeds nadrukkelijker in beeld gekomen. Hoewel onze artikelen nog maar (ruim) een decennium geleden zijn geschreven, had deze term toen een veel kleinere reikwijdte dan nu. Al Gore was nog gewoon vicepresident onder Bill Clinton en geen klimaatgoeroe. De artikelen laten mooi zien hoe water een centrale rol speelt in de Nederlandse ruimtelijke ordening, maar ze zijn ook een tijdsbeeld en geven aan hoe die rol steeds verandert, soms zelfs van decennium tot decennium.

Water, met name de Zuiderzee en de grote meren, was ooit een ontzagwekkend element dat beheerst moest worden – soms als vijand, maar ook als bestaansbasis voor de visserij bijvoorbeeld. Anno 2009 speelt die beheersing nog altijd, maar is water vooral ook een middel. Een middel om woonmilieus te creëren waar rijke Randstedelingen naar toe moeten stromen – de Giethoornisering van Nederland – of om toeristen te trekken. De geschiedenis van het huidige IJsselmeer illustreert dat als geen ander. De eerste ideeën voor een bijna volledige drooglegging van de Zuiderzee uit 1845 kwamen voort uit behoefte aan landbouwgrond en veiligheid. Het huidige kaartbeeld voor de toekomst is totaal anders, met veel aandacht voor ecologie en recreatie, woningbouw aan de Amsterdamse kant (IJburg) en wellicht ook woningbouw bij Almere Pampus.

Het kabinet moet rustige stukken Nederland aanwijzen.

Reactie? www.agora-magazine.nl



De Blauwe Stad

Ten tijde van het artikel over het Oldambt, gelegen tussen de Dollard en de lijn Hoogezand-Sappemeer/Winschoten, was voor het gebied nog een rapport uit 1991 actueel, opgesteld door Grontmij, de Rijksuniversiteit Groningen en de Landbouwniversiteit Wageningen. Daarin werd uit drie scenario's een voorkeursscenario opgesteld dat bestond uit een wonderlijke combinatie van intensieve veeteelt (slachtkuikens, varkensfokkerijen), melkveehouderijen, vollegrondsgroenteteelt en glastuinbouw, (tijdelijke) bosbouw en een recreatiemeer.

AGORA kraakte kritische noten over het afserven van de optie natuurbouw en over de curieuze combinatie van varkenshouderijen en een recreatiemeer binnen het voorkeursscenario. We vervolgden ons artikel met een pleidooi voor natuurbouw en haalden uit naar de bewering dat dat economisch niet haalbaar zou zijn. Immers, intensieve veeteelt was alleen economisch haalbaar bij de gratie van hoge EG-subsidies.

Het rapport uit 1991 is niet alleen letterlijk, maar ook figuurlijk van een andere eeuw. Rond 2000 vond de besluitvorming plaats voor een heel andere toekomst: een meer van 800 hectare ter grootte van het Sneekermeer, 350 hectare nieuwe natuur en 1500 woningen. Het project, de Blauwe Stad, is inmiddels redelijk vergevorderd. Na een veelbelovende start kwamen recent berichten in het nieuws over een stagnatie van de woning- en kaververkoop, die volgens het *Dagblad van het Noorden* niet alleen is terug te voeren op de kredietcrisis. Met de woningen in de Blauwe Stad werd voor een belangrijk deel gemikt op huishoudens uit het westen. Met 1500 woningen en kavels zou je

Natuurontwikkeling moet niet betaald worden door woningbouw.

Reactie? www.agora-magazine.nl

kunnen zeggen dat er tussen de miljoenen Randstedelingen altijd wel een paar duizend huishoudens gevonden moeten kunnen worden die een kavel (van soms duizenden vierkante meters) aan een meer op het Noordoost-Groningse platteland willen kopen. Het zal dan ook wel goed komen met de Blauwe Stad, al duurt het misschien wat langer. De stagnatie in de verkoop bewijst echter wel dat water geen tovermiddel is.

Het Wieringerrandmeer

Ons artikel over het 'eilandgevoel op Wieringen' verscheen kort nadat in 1999 de eerste officiële haalbaarheidsstudie naar het Wieringerrandmeer was gepubliceerd. Aan de gedachte om het huidige Amstelmeerkanaal te veranderen in een breed randmeer lagen verschillende doelstellingen ten grondslag, zoals het versterken van de regionaal-economische structuur, het ontwikkelen van natuur, het vergroten van de vaarmogelijkheden in dit gebied en het verbeteren van de waterhuishouding. Onze toenmalige gesprekspartner toonde zich 'gematigd enthousiast', vooral omdat door het plan het eilandkarakter van Wieringen beter uit de verf zou komen.

In de documentatie van destijds staat dat in 2008 het randmeer en een aantal voorzieningen gereed zouden zijn, maar dit tijdspad is bij lange na niet gehaald. Sterker nog, de hele uitvoering moet nog beginnen.

De laatste tijd lijkt er echter meer schot in te zitten. In maart 2008 is na veel discussie de samenwerkingsovereenkomst tussen de provincie en gemeenten en de marktpartijen voor de aanleg van het Wieringerrandmeer gesloten. Boskalis en VolkerWessels hebben met hun project – met de fraaie naam Lago Wirense – de ontwerpcompetitie gewonnen die provincie, gemeenten en hoogheemraadschap voor het gebied hadden uitgeschreven. Stuurgroepvoorzitter Jan van Zijl noemde het project bij de ondertekening 'een kostbaar geschenk aan de regio': "Na vele jaren van voorbereiding en overleg met alle partijen zijn we er met elkaar in geslaagd een goed planconcept voor het randmeer te maken, dat zoals blijkt uit de democratische besluitvorming breed gedragen wordt. We kunnen nu starten met de voorbereidingen van de aanleg van het randmeer, waarmee de Kop van Noord-Holland een geweldige impuls krijgt."

Daar denkt het Wierings Beraad, een platform van bewoners en maatschappelijke organisaties, toch wat anders over. In juni 2008 presenteerde dit platform een alternatief plan, *Het Andere Wieringerrandmeer*, waarin het randmeer de helft kleiner wordt en er onder andere meer aandacht is voor landbouw. Het gaat de agrariërs in de Kop van Noord-Holland volgens het Wierings Beraad door de gestegen graanprijzen en groei van de vraag naar biogewassen veel beter dan tien jaar geleden. Men maakt zich ook grote zorgen over het grote aantal geplande huizen en is beducht voor een Wieringerrandstad in plaats van -meer. Het alternatieve plan is door de Stuurgroep Wieringerrandmeer afgewezen; de noodzakelijk geachte 'sociaaleconomische impuls' ontbrak en de doelstellingen met betrekking tot waterbeheer zouden er niet mee worden gehaald.

Dat water de afgelopen jaren de grootste vriend van de ruimtelijke

Anno 2009 moet water nog altijd beheerst worden, maar het is vooral ook een middel geworden.

ordering is geworden, kan in principe veel winst opleveren voor ecologie, recreatie en woningbouw, maar dan moeten die functies wel met elkaar in balans zijn en moeten de plannen aansluiten bij het lokale karakter van het gebied. Als de kosten voor milieu en waterbeheersing alleen opgebracht kunnen worden door massale woningbouw en luxe jachthavens is er volgens ons iets mis. Het Oldambt en Wieringen zijn voorbeelden van gebieden die met name volgens projectontwikkelaars en de (lokale) overheid mee moeten in de vaart der volkeren. Het zijn plekken die de *Volkskrant*-columnist Martin Bril typeert als: "De bevolking vergrijsst, het landschap is saai, dagjesmensen laten het links liggen, toerisme stelt er niets voor." Hij vraagt zich echter af of dat erg is. "Een kaal, uitgestrekt, Nederlands polderlandschap waar weinig tot niets gebeurt, het lijkt wel alsof er een vloek op rust. Het moet per ommegaande in Florida worden veranderd, met chaletparken aan het water, inclusief marina's." Wij zien zeker de kansen van de verschillende projecten, maar vragen ons ook af of het rustige karakter niet een kwaliteit is waar we in ons volle land ons voordeel mee kunnen doen.

Lia de Lange (l.delange@dro.amsterdam.nl) is planoloog bij de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam. Peter Gramberg (p.gramberg@onderwijsraad.nl) is werkzaam bij de Onderwijsraad in Den Haag. Dit artikel is geschreven op persoonlijke titel. De auteurs waren van 1989 tot 2000 verbonden aan de AGORA-redactie.

Literatuurselectie

AGORA (2000) Eilanden. Jrg. 16, nr. 1.

Bril, M. (2008) Wie gaat er over het land? De Volkskrant, 21 maart 2008.

DVHN (2008) Financiële hulp voor noodlijdend Blauwestad. Dagblad van het Noorden, 21 november 2008.

Wierings Beraad et al. (2008) Het andere Wieringerrandmeer; haalbaar, schaalbaar en betaalbaar. Wierings Beraad, voorjaar 2008.

In 2006 publiceerde AGORA een themanummer getiteld *Waterstad (2006-2)* waarin aandacht werd besteed aan de betekenis van water voor de gebouwde omgeving. Zie www.agora-magazine.nl voor meer informatie.

Voortschrijdende revolutie in de Leidsestraat

AUTEUR & FOTOGRAFIE Dirk Jan Droogh

In 1984 kwam ik aan de Herengracht te wonen. Het was de tijd dat je je geld nog aan het loket haalde, bij de ABN op de hoek van de Leidsestraat.

Ook toen al maakten de rondvaartboten er ronkend hun draai vanuit – naar zij toeristen vandaag de dag nog steeds doen geloven – het smalste grachtje van Amsterdam. Achter de zware voordeur verdween het geroezemoes van de stad. Een statig marmeren trappenhuis leidde uiteindelijk naar een achterhuis met studentenkamers van zo'n tien vierkante meter.

Ik had mijn colleges geografie niet nodig om deze plek als toplocatie te herkennen. Op kuierafstand van universiteit, AGORA-redactie en al het andere dat een mens nodig heeft, was de huurprijs teruggerekend per vierkant meter zelfs alleszins redelijk. Mijn boodschappen deed ik om de hoek in de Leidsestraat bij 'Mignon supermarkt - dagelijks dicht bij de hand' en Van Muyden, de 'broodspecialist'.

Was het onschuldige nieuwsgierigheid of gemakzucht om mijn object van studie zo dicht bij huis te zoeken? Achteraf moet het wellicht als een eerste symptoom van beroepsdeformatie worden beschouwd. In elk geval besloot ik, gewapend met schrijfblok en pen, het aanbod in de Leidsestraat te inventariseren met het voornemen de mutaties te gaan 'monitoren'. Van dat voornemen is na die nulmeting niet veel meer terechtgekomen, maar dit jubileum van AGORA is een mooie aanleiding dat alsnog te doen.

2034: De Amsterdamse binnenstad is uitgegroeid tot resort voor welgestelde cultuurminnende senioren.

Metamorfose

Op het eerste gezicht is er weinig veranderd. Nog altijd verbindt ze de Kalverstraat en het Koningsplein met de grachten en het Leidseplein. Nog altijd rijdt de tram er doorheen, toeristen wegtingelend en



De Leidsestraat in 1985 (© Stadsarchief Amsterdam)



en 2008.



wachtend op de tram uit tegenovergestelde richting. Nog altijd is fietsen er verboden en is het een belangrijke fietsroute door de binnenstad.

Maar achter de historische gevels heeft een metamorfose plaatsgevonden. Een halve kilometer als stille getuige van een revolutie in de wereld van het commerciële vastgoed. Halverwege de jaren tachtig was de Leidsestraat misschien te typeren als een stedelijke aanloopstraat.

De nadruk lag er op publieksgerichte dienstverleners, zoals reisbureaus en luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast was er een grote variëteit aan relatief doelgericht bezochte winkels, dagelijkse boodschappenwinkels en gespecialiseerde aanbieders, zoals delicatessenzaak Dikker en Thijs en warenhuis Metz&Co, dat zich vooral toelagde op designmeubelen.

In de vorige eeuw hebben achtereenvolgens de productiesector en de kantorensector de stadscentra verlaten. De periferie bood concurrerender vestigingsmilieus. Eenzelfde ontwikkeling dient zich nu aan bij de publieksfuncties detailhandel, horeca en leisure. Overheden hebben de keus in de komende tien jaar de economie en attractiviteit van hun centrumgebieden te versterken of definitief om zeep te helpen.

Reactie? www.agora-magazine.nl

Achter de historische gevels van de Leidsestraat heeft een metamorfose plaatsgevonden.

Net als nu was de verderop gelegen Kalverstraat de belangrijkste winkelstraat van de stad. Maar anno 1984 klaagde iedereen over de verloederding van die eens zo toonaangevende straat. Het chique Maison de Bonneterie hield dapper stand tussen de goedkope boetiekjes en afgetrapte jeansshops. Op de plaats van de huidige Kalvertoren bevond zich nog een zwembad. De binnenstad weerspiegelde de gevolgen van de voortijdig afgebroken cityvorming en het iets te geslaagde groeikernenbeleid uit de jaren zestig en zeventig. Met man en macht bouwde men goedkope sociale woningen voor de laatste achterblijvers 'in de buurt'. De opleving van de stad als hip en hoogwaardig woonmilieu moest nog beginnen: de eerste yup was pas net ontdekt.

Uit z'n voegen

Dit alles is nog maar vijftig jaar geleden. In de jaren negentig beleefde Amsterdam haar revival. Het Oostelijk Havengebied werd getransformeerd tot een stedelijk gebied van ongekende kwaliteit. De

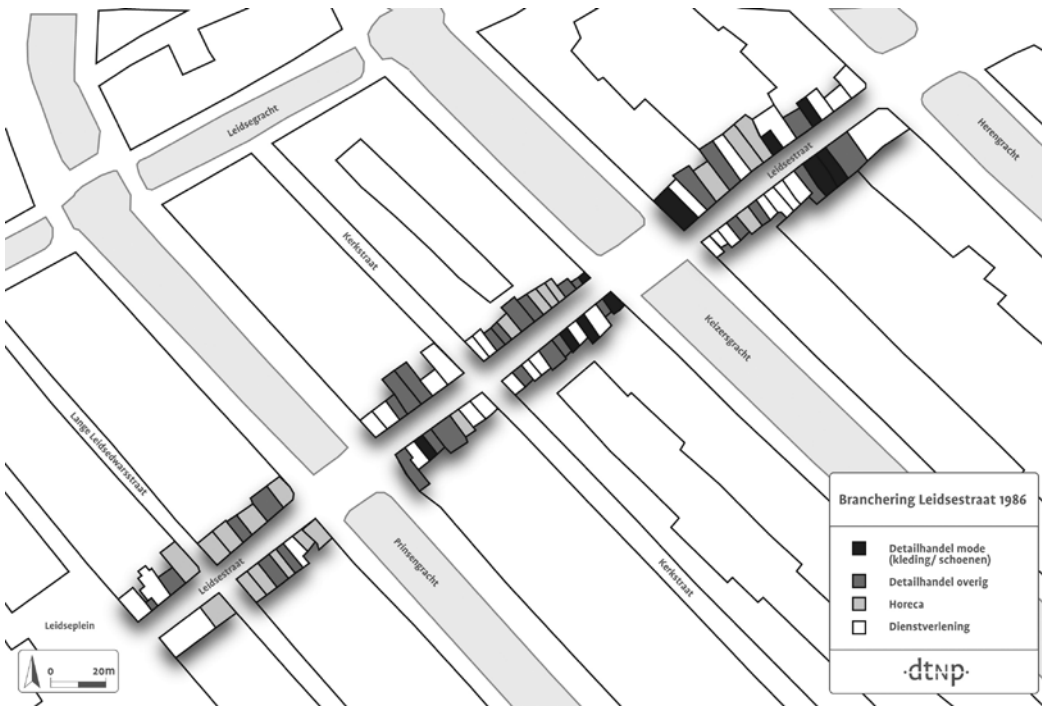
Jordaan werd onbetaalbaar, gevolgd door de 'studio's' in De Pijp en Oud-West, waar malle Pietje voorheen zijn lompen en oud ijzer bewaarde. Het Heiligewegbad werd halverwege de jaren negentig herontwikkeld tot winkelcentrum De Kalvertoren en de Kalverstraat herrees uit haar as. De binnenstad herwon haar kracht als bovenregionaal en toeristisch winkelhart. De winkelhuren stegen en de boetiekjes werden verdrongen door filiaal- en grootwinkelbedrijven.

Anno 2009 vechten internationale 'brand'- en 'pilotstores' om de schaarse vierkante meters. Courante, dus grote, winkelpanden zijn schaars. Menig provinciestadje heeft een grotere H&M of Sting en in tegenstelling tot Londen en Berlijn is 'NikeTown Amsterdam' een bescheiden winkeltje. De druk op de Kalverstraat draagt ertoe bij dat

de aangrenzende Nieuwendijk transformeert van smoezelig probleemgebied tot alternatief vestigingsmilieu voor grote winkelketens in het prijsvriendelijkere segment. Het meer bovengemiddelde marktsegment breidt zich gestaag uit via de Heiligeweg naar de Leidsestraat. Vanuit het zuiden kruipt de P.C. Hooftstraat de Hobbemastraat in. Het kernwinkelgebied van Amsterdam barst aan alle kanten uit z'n voegen.

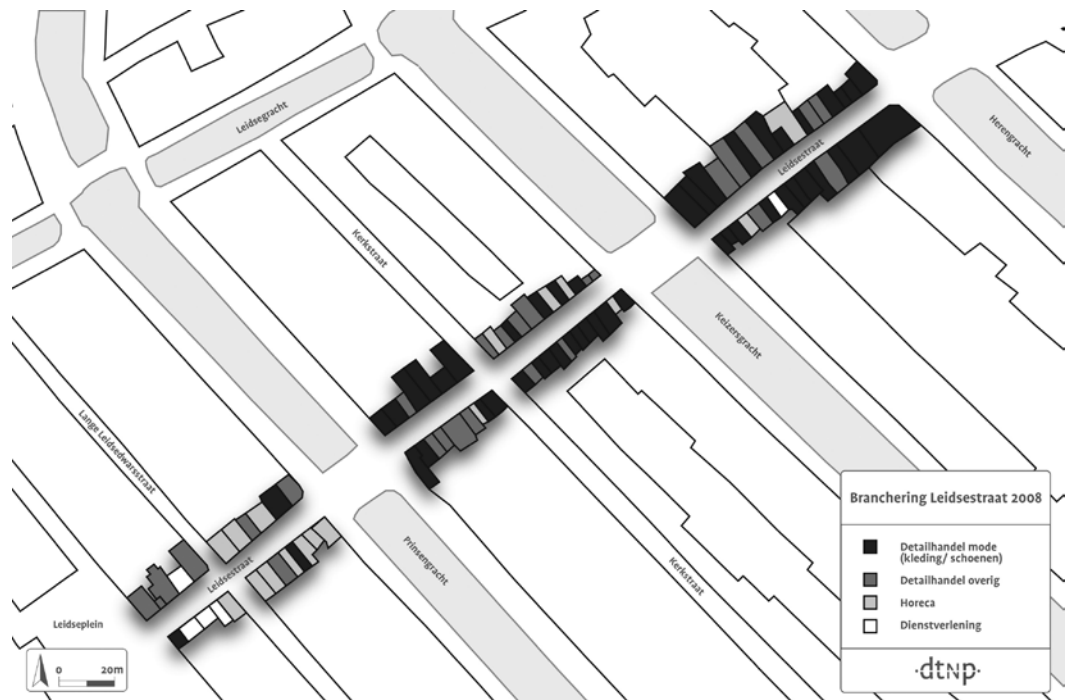
Aanloopstraat een aflopende zaak

Van de oude invulling van de Leidsestraat is weinig meer over. Van de 26 reis- en luchtvaartbureaus is er nog slechts een over. De leegloop van de Leidsestraat is illustratief voor de landelijke neergang van functies die van oudsher in aanloopstraten zaten. De kleine buurtsuper



Figuur 1. Branchekaart Leidsestraat 1986. (bron: DTNP)

Figuur 2. Branchekaart Leidsestraat 2008. (bron: DTNP)



kan niet langer op tegen de moderne supermarkt met keuze uit verse eikenbladsla, rucola en lollo rosso. De broodspecialist verkoopt meer grof volkoren naast de grote supermarkt. Schoenmakers, videotheken en fotozaken zijn bijna uitgestorven. Voor meubelen gaat men naar de woonboulevard en de ijzerwarenwinkel is een bouwmarkt geworden in de periferie. En de rijwielspecialist en de 'radio- en tv-zaak' volgen weer de bouwmarkt.

Veel dienstverleners uit de Leidsestraat van weleer, waaronder de reisbureaus en luchtvaartmaatschappijen, hebben hun werkterrein verlegd naar het internet. Grote bankfilialen met tientallen medewerkers passen nu in één geldautomaat. En hoe lang zullen er nog fysieke uitzendbureaus en makelaarskantoren bestaan?

45 modezaken

De neergang van de 'aanloopstraat'-functies leidt in de meeste steden tot een overschot aan winkelvastgoed in aanloopmilieus. De leegloop van de Amsterdamse Leidsestraat ging echter gepaard met een enorme druk vanuit de markt op courante winkelpanden op A1/A2-stand, dat wil zeggen op toplocaties. Waar andere binnensteden vaak nieuwe A1-winkelprojecten ontwikkelden, is in Amsterdam tot op de dag van vandaag een nieuwe 'Kalvertoren' uitgebleven. Geholpen door deze druk, ontwikkelde de Leidsestraat zich in korte tijd tot een aantrekkelijke modestraat. Met huurprijzen tussen de €1.000 en €1.500 per m² ligt het huurprijsniveau nog beneden dat van de Kalverstraat (ongeveer €2.000), maar op vergelijkbaar niveau met de hoogste huren in Den Haag en boven die van Rotterdam en Utrecht. De Leidsestraat behoort dan ook tot de drukste winkelstraten van het land. Met zo'n dertig kleding- en vijftien schoenenwinkels is de straat functioneel naadloos aangehaakt bij de Kalverstraat en de Heiligeweg. Warenhuis Metz&Co is als een van de weinigen van vroeger over, maar de meubelen maakten er wel plaats voor kleding, schoenen en luxe cadeauartikelen.

Weerzien in 2034

Over vijftig jaar kom ik terug en koop ik mijn easy living loft aan de Herengracht. In het vergrijsde Nederland is de Amsterdamse binnenstad dan uitgegroeid tot comfortabel resort voor welgestelde cultuurminnende senioren. Deze 'exclusief leven'-functie heeft de laatste kantoren uit de stad verdrongen. Daarbij is de grachtengordel een van de grootste topattracties van de Werelderfgoedlijst en verwelkomt meer toeristen dan Rome, Florence en Venetië bij elkaar. Vooral bij de drie miljard reislustige Chinezen, Indiërs en Russen is de



hoofdstad populair, niet in de laatste plaats vanwege haar reputatie als diamantstad van de wereld.

Amsterdam is opnieuw veranderd door deze spectaculaire ontwikkelingen. De binnenstad is fors uitgebreid en loopt van New Chinatown op het Oosterdokseiland tot aan de geïntegreerde nieuwe vleugels van het Concertgebouw en het Stedelijk Museum – "metafoor voor de eenentwintigste-eeuwse symbiose van muzikale en beeldende kunst," ronkte de Vietnamese architect. De pas geopende Noord/Zuidlijn blijkt cruciaal in het verwerken van de gigantische toeristenstroom. Rondvaartboten meren af onder het Diamond Center, en Madame Tussauds is uitgebreid in het Paleis op de Dam.

Als ik 's morgens mijn voordeur open, staat er op de gracht al een lange rij Indonesische toeristen voor de Multatuli Experience. Ik ontbijt op de hoek bij Scheltema en kies Harry Mulisch als virtuele tafelgenoot. Met de authentieke tabakgeur nog in mijn kleren loop ik 'mijn' Leidsestraat in. Die heeft zich wederom aangepast, nu aan de nieuwe welgestelde bewoners en bezoekers van de binnenstad. Een rijke mix aan 'galeries' met sierraden, woonaccessoires en moderne kunst. Er gaan maar weinig artikelen fysiek over de toonbank: daadwerkelijk kopen en afleveren gebeurt gewoon thuis. Hier kijk je, voel je en ruik je, laat je jezelf besproeien, betuttelen en vermaken. Het statige Hirsch Gebouw tegenover de Stadsschouwburg en Hotel Americain is herontwikkeld tot het Viktor en Rolf Designcenter. En bij Metz&Co is de digitale reisbranche ingetreden: van pelgrimstocht tot diepzeeduik, van prehistorie tot dodosafari. Ik draai me om en kan nog net op tijd wegspringen voor een fietser die routineus tussen twee trams doorglipt. Gelukkig, goedbeschouwd is er eigenlijk niets veranderd...

Dirk Jan Droogh (droogh@dtnp.nl) was tijdens zijn studie, in de periode 1985-1990, redacteur en vormgever van AGORA. Hij werkt tegenwoordig bij ruimtelijk adviesbureau Droogh Trommelen en Partners (DTNP) uit Nijmegen.

Sommige marktpartijen klagen over het 'gebrek aan dynamiek' in de Nederlandse detailhandel door te strikt ruimtelijk ordeningsbeleid. Het tegendeel is waar: in vrijwel elke binnenstad is de afgelopen tien jaar een nieuw structuurversterkend winkelproject ontwikkeld. Het lijkt de klagers vooral te ontbreken aan voldoende kwaliteit om mee te komen in de dynamische sterk ontwikkelde professionele Nederlandse markt.

Reactie? www.agora-magazine.nl

Tussen valse bescheidenheid en misplaatste ambities

AUTEUR & FOTOGRAFIE Marco Bontje

Niet alleen grote metropolen, maar ook bescheiden provinciesteden zijn op zoek naar een wervend toekomstperspectief. De verleiding om grootstedelijke ambities te volgen is groot. Een toekomstvisie die van eigen (on)mogelijkheden uitgaat is lastiger, maar realistischer. Alkmaar is zo'n provinciestad die de balans zoekt tussen nuchterheid en ambitie.

In Nederlandse academische en beleidsdebatten over stedelijke ontwikkeling staan de vier grootste steden meestal centraal. Middelgrote

steden, vanuit het arrogante Amsterdamse perspectief al gauw 'de provincie' genoemd, komen er doorgaans bekaaid vanaf. Ten onrechte, want er wonen en werken veel meer Nederlanders dan in de grote steden. Deze steden zijn ook actief hun toekomstperspectief aan het verkennen. Inspiratie vinden ze vaak bij de grote steden, of zelfs bij nog grotere steden in het buitenland, maar het simpelweg kopiëren of 'downsizen' van de groeistrategieën van grote steden is geen verstandige keuze. Des te lastiger wordt het als een provinciestad zich in de schaduw van een grote stad bevindt. Alkmaar is zo'n stad die op zoek is naar een inspirerende toekomstvisie. In 2008 werden daarom in het pro-



Het station van voetbalclub AZ in Alkmaar.

ject Alkmaar 2030 een aantal kleinschalige werkconferenties met deskundigen en een bijeenkomst met alle geïnteresseerde bewoners georganiseerd. Hierbij werd iedereen uitgenodigd die eerder via de projectwebsite zijn of haar visie had gegeven op hoe Alkmaar er over een jaar of twintig uit zou moeten zien.

Na vijftien jaar in grote steden (Amsterdam, Berlijn en Leipzig) te hebben gewoond, belandde ik begin 2008 weer in mijn geboortestad Alkmaar. Dat was toch weer even wennen, hoewel ik de stad in de tussentijd natuurlijk nog wel regelmatig had bezocht. De kans om mee te denken over de toekomst van mijn oude en nieuwe woonplaats liet ik uiteraard niet lopen. Wat volgt is dus enerzijds de kijk van een stedelijke onderzoeker op wat er in een provinciestad wel en niet mogelijk is en anderzijds ook de visie van een persoonlijk betrokkene. Voordat ik inga op de 'case' Alkmaar, die ongetwijfeld herkenbaar zal zijn voor bewoners en beleidsmakers in andere provinciesteden, eerst een algemene beschouwing van een wat verwaarloosd onderzoeksveld: de ontwikkeling van de middelgrote stad.

Recent stedelijk onderzoek in Nederland gaat vooral over de vier grote steden, die als paradigmatische cases worden beschouwd.

'Gewone steden'

In het internationale academische debat over stedelijke dynamiek ligt de nadruk sterk op een select gezelschap van grote internationaal georiënteerde metropolen, die vaak ook nog eens in een beperkt deel van de wereld liggen. Binnen die metropolen krijgen de extremen (rijk vs. arm, kansrijk vs. kansarm, elitewijken vs. probleemwijken, CBDs vs. marginale werkplekken) ook het overgrote deel van de aandacht. Sommige toonaangevende stedelijke onderzoekers hebben hier al eens vanuit verschillende invalshoeken de aandacht op gevestigd. Zo bepleitten Amin en Thrift onderzoek naar en beleid voor 'the ordinary city' waarin een realistisch en compleet beeld van steden wordt geschetst in plaats van een ideaalbeeld van een conflictvrije stad die vooral (of zelfs alleen) voor de stedelijke middenklasse, investeerders en ambitieuze beleidsmakers aantrekkelijk is. Ze wijzen ook op de overheersing van 'paradigmatische steden' in stedelijk onderzoek: alsof alle steden 'global cities' of innovatieve centra of een combinatie van beide zijn. Beauregard haakte hierbij aan in zijn waarschuwing tegen 'academic boosterism': de neiging van veel onderzoekers om hun stad als paradigmatisch neer te zetten en de ontwikkelingen in die stad te generaliseren naar alle steden wereldwijd. Die paradigmatische steden zijn vrijwel altijd 'global cities' of snelgroeiende steden. Robinson maakte een soortgelijk punt, maar dan vanuit een postkoloniaal perspectief. Waarom worden in het internationale stedelijke debat de grootste steden uit 'het Westen' altijd als modern en dynamisch neergezet, en net zo moderne en dynamische steden in de niet-westerse wereld vrijwel uitsluitend als probleemgeval of 'in ontwikkeling'

richting de westerse 'voorbeelden'?

Op een bescheidener niveau lijkt iets soortgelijks te spelen in recent onderzoek naar de Nederlandse stad. Recent onderzoek over Nederlandse steden gaat vooral over de vier grote steden. In zekere zin worden die grote steden ook als paradigmatische cases beschouwd: daar vinden we immers de voor Nederlandse begrippen meest extreme versies van processen als segregatie, polarisatie, gentrificatie en economische herstructurering. Blijkbaar gaat veel Nederlands stedelijk onderzoek ervan uit dat middelgrote steden ofwel een afgezwakte versie van de grootstedelijke trends volgen, ofwel domweg niet interessant genoeg zijn. Ten onrechte, want Nederland is meer een land van middelgrote dan van grote steden, en de ontwikkeling van de meeste middelgrote steden is moeilijk met de grote steden te vergelijken.

Middelgroot in Nederland

Begin 2007 telden de vier grootste Nederlandse steden ruim twee miljoen inwoners. Dat is voor Nederlandse begrippen veel, maar dat betekent dus ook dat ruim veertien miljoen Nederlanders niet in een van die grote steden woonde. Een aanzienlijk deel daarvan woonde in middelgrote steden: ruim drie miljoen in 21 steden met 100.000 tot 250.000 inwoners, en een kleine drie miljoen in 39 gemeenten met 50.000 tot 100.000 inwoners. Bij die laatste categorie zitten wel wat 'twijfelgevallen': landelijke of suburbane gemeenten die na samenvoeging veel inwoners kregen, maar niet stedelijk zijn. Toch is het overgrote deel van die categorie ook 'stad' te noemen.

Een groot deel van deze steden wordt in landelijk beleid nogal eens op één hoop geveegd en 'grote steden' genoemd. Zie bijvoorbeeld het Grotestedenbeleid, waarin intussen maar liefst 31 steden mee mogen draaien. Met de toevoeging van vijf 'new towns', wat in oktober 2008 bekend werd, worden het er zelfs 36. Hoewel in het Grotestedenbeleid de nodige ruimte is voor de specifieke problematiek van individuele steden, is het twijfelachtig of een gemeenschappelijk beleidsprogramma voor steden van zulke uiteenlopende grootte zinvol en effectief is. Voor de veertig Vogelaarwijken geldt eigenlijk iets vergelijkbaars: dit zijn blijkbaar de veertig meest problematische gebieden van Nederland, maar hoeveel aandacht is er voor de wereld van verschil tussen een grotestadswijk en een wijk in een middelgrote stad?

De middelgrote steden zelf zijn ook een erg heterogene groep. Ze verschillen niet alleen in bevolkingsomvang, maar ook in economische betekenis, relatieve ligging en ontwikkelingsgeschiedenis. Veel middelgrote steden bieden veel arbeidsplaatsen en hebben als regionaal centrum diverse verzorgende functies voor omliggende

Geografen, sociologen en planologen moeten hun blikveld verbreden en hun verklaringsmodellen voor stedelijke ontwikkeling minder uitsluitend op 'paradigmatische' metropolen baseren. 'Gewone' steden verdienen veel meer aandacht van onderzoekers dan ze nu krijgen.

Reactie? www.agora-magazine.nl



De binnenstad van Alkmaar.

gemeenten. Je vindt er bijvoorbeeld luxe- en gespecialiseerde winkels, gezondheidszorg, regionale 'governance'-instellingen (provincie, Kamer van Koophandel, waterschap et cetera), hoger onderwijs en topsport-complexen. Maar er zijn ook middelgrote steden waarin vooral de woonfunctie overheerst. Dit geldt bijvoorbeeld voor veel van de vroegere groeikernen, vooral als die 'uit het niets' of rondom een dorp zijn gebouwd.

De relatieve ligging van de middelgrote steden varieert van in de schaduw van de grote steden (Randstad of daar tegenaan), regionaal centrum in de intermediaire zone (de Brabantse en Gelderse steden) en regionaal centrum in de periferie (Noord-Nederland en Limburg). Die ligging heeft gevolgen voor de huidige én de verwachte toekomstige ontwikkeling. In de Randstad en de intermediaire zone kunnen de meeste steden nog groei of minimaal stabilisatie van inwoners en economie verwachten, maar in de periferie is krimp al realiteit of zal dat heel snel worden. Aan de andere kant zijn middelgrote steden in de Randstad vaak niet groot genoeg om 'op eigen benen te staan' als centrum van een stadsregio, terwijl perifere centra juist wel vaak een regio domineren. De ontwikkelingsgeschiedenis tot slot loopt uiteen van eeuwenoude steden waarvan de geschiedenis soms zelfs teruggaat tot de Romeinse tijd, tot steden die pas in de twintigste eeuw zijn ontstaan.

Ondanks deze enorme variatie, die het moeilijk maakt de Nederlandse middelgrote steden als één samenhangende categorie te beschouwen, hebben deze steden toch ook het nodige gemeen. Ze zijn zonder uitzondering ambitieus en willen groeien, in kwantitatieve en kwalitatieve zin. Dit lukt lang niet overal en waarschijnlijk op steeds minder plekken. De laatste bevolkingsprognoses van het Centraal Bureau voor de Statistiek geven aan dat een steeds groter deel van Nederland, inclusief veel middelgrote steden, zich de komende decennia zal moeten instellen op stagnatie of krimp. Ook voor het steeds selectere gezelschap van steden dat nog wel op groei mag rekenen wordt het steeds lastiger om die mogelijke groei te realiseren. Na een serie forse uitbreidingen met naoorlogse flatwijken, woonerven en Vinex-wijken raakt op steeds meer plekken de uitbreidingsruimte op. 'Dan maar de lucht in' is vooral voor de kleinere middelgrote steden ook geen aantrekkelijke optie, omdat hoogbouw daar niet goed in het stadsbeeld past en door weinig bewoners gewaardeerd zou worden. Aan de bescheiden bevolkingsomvang zitten voor veel voorzieningen ook beperkingen vast: voor gespecialiseerde winkels, gezondheidszorg op hoog niveau en hoger onderwijs is er in de stad en regio vaak te weinig 'kritische massa'.

Kortom, in de middelgrote steden, die misschien niet het meest tot de verbeelding van planners, projectontwikkelaars, media en onderzoekers

spreken, zijn meer uitdagingen voor de toekomst dan je op het eerste gezicht zou denken. Juist omdat er in middelgrote steden minder kan dan in grote, is het opstellen van een wervende maar ook realistische toekomstvisie er moeilijker.

De suggesties van de Alkmaarders liepen sterk uiteen: van 'alles moet anders' tot 'behoud onze stad'.

Alkmaar: toekomst voor een 'gewone' stad

Alkmaar is nu typisch zo'n stad waar je als 'toekomstvisionair' een stevige dobber aan hebt. Een stad met ruim 90.000 inwoners, bijna vijftig banen per honderd inwoners, een hogeschool, goede spoor- en wegverbindingen, een aantrekkelijke historische binnenstad, een regionaal ziekenhuis, groeikern- en Vinex-wijken en een Vogelaarwijk. In een stedenvergelijking staat Alkmaar meestal ergens in de middenmoot: het gaat niet opvallend goed, maar zeker ook niet opvallend slecht. Op sommige terreinen doet de stad het bovengemiddeld goed: het staat bijvoorbeeld goed aangeschreven als winkelstad en heeft een goed aanbod aan topsportfaciliteiten en evenementen – denk aan het recent gehouden Europees Kampioenschap baanwielrennen, schaatsmarathons en de eredivisie- en Europese wedstrijden van voetbalclub AZ. Wellicht zijn dit aanknopingspunten om iets moois op te bouwen. Toch is er ook wel wat zorg voor de toekomst, want een aantal seinen staat op stagnatie of terugval. Zo scoort Alkmaar relatief slecht in groeisectoren als de zakelijke dienstverlening en ICT, zijn er nauwelijks potentiële bouwlocaties meer – de laatste open plekken worden momenteel volgebouwd – en scoort de omliggende regio in nationale sociaaleconomische vergelijkingen relatief slecht. Daarbij komt de ambigue verhouding met de nabijgelegen Noordvleugel van de Randstad. Alkmaarders profiteren enerzijds van het grootstedelijke banen- en voorzieningenaanbod van de Noordvleugel, maar anderzijds ondermijnt die nabijheid ook de mogelijkheden van de stad om getalenteerde bewoners aan te trekken en vast te houden en om een innovatievere economie op te bouwen.

De gemeente Alkmaar ondernam in 2008 een poging om tot een toekomstvisie voor het jaar 2030 te komen. Die toekomstvisie zou de komende decennia richting moeten geven aan het stedelijke ontwikkelingsbeleid. Alkmaar pakte het volgens de heersende trend aan: zoveel mogelijk participatie van alle betrokkenen en geïnteresseerden. Er werd een website gelanceerd, opvallende posters werden door de hele stad opgehangen en kaarten met de oproep tot inspirerende bijdragen huis aan huis verspreid. Bewoners konden hun visie op de toekomst van hun stad op de kaart zetten of e-mailen. De inzendingen werden na enige – niet al te kritische – selectie op de website gezet en een aantal van de meest opvallende inzendingen werd in het wederom huis aan huis verspreide stadsblad van de gemeente gepubliceerd. Vervolgens werd iedereen die gereageerd had voor een feestelijke bijeenkomst

uitgenodigd. Velen gaven daaraan gehoor, waaronder ondergetekende, maar op de bijeenkomst liepen uiteindelijk meer politici, ambtenaren en lobbyisten rond dan 'onschuldige' bewoners. In kleine groepen werd over stellingen gedebatteerd waarin de hoofdpunten van de voorlopige toekomstvisie samengevat waren. Begin december werd de visie door de gemeenteraad vastgesteld.

Of de gemeente veel opgeschoten is met het participatieproces is nog maar de vraag. Zoals te verwachten, liepen de reacties via internet en briefkaarten enorm uiteen. Van weidse vergezichten tot probleempjes op straathoekniveau, van megalomaan optimisme tot grenzeloos pessimisme, van 'alles moet anders' tot 'behoud onze stad', van concrete meedenksuggesties tot de onvermijdelijke populistische retoriek over veronderstelde kloven tussen politiek en burger. Ook de discussies over dertien toekomstgerichte stellingen tijdens de bijeenkomst, hoe provocerend die stellingen ook geformuleerd waren, leidden niet tot verrassend nieuwe inzichten. Lag dit aan de nuchterheid die Noord-Hollanders eigen is, of is dit toch niet de manier om echte discussies van de grond te krijgen? De uiteindelijke toekomstvisie is dan ook weinig opzienbarend en had grotendeels net zo goed in een willekeurig andere middelgrote stad bedacht kunnen worden. De visie is gebaseerd op drie keuzes: een levendige stad voor jong en oud, een duurzame stad in het groen en de hoofdstad van Noord-Holland-Noord. Alleen de laatste keuze verraadt dat het om Alkmaar gaat. De andere twee zijn ook wel verdedigbaar, maar zullen weinig helpen om de stad een herkenbaar profiel te geven.

Dilemma's

Toch kwamen er in de toekomstdiscussie wel een aantal dilemma's naar voren die we typisch voor een middelgrote stad aan de rand van de Randstad kunnen noemen. Het soort stad dat Alkmaar wil of kan zijn heeft twee dimensies die sterk met elkaar samenhangen: de relatie met de Noordvleugel van de Randstad en de positie als centrumstad van de eigen regio. Een discussiestelling luidde dat Alkmaar het dominante regionale centrum van Noord-Holland-Noord moet worden en de Randstad 'op afstand' moet houden. Een merkwaardige stelling, want Alkmaar is allang het dominante regionale centrum in Noord-Holland-Noord, maar de stad en regio zijn ook intensief verbonden met de Noordvleugel van de Randstad. Vele Alkmaarders pendelen dagelijks naar Amsterdam, Schiphol, de IJmond of Haarlem. In de weekends wordt geregeld 'een dagje Amsterdam' gedaan en in het Amsterdamse nachtleven zijn Alkmaarders en hun regiogenoten ook stamgasten. De bachelor sociale geografie van de Universiteit van Amsterdam werft jaarlijks tweederde van zijn studenten uit Noord-Holland boven het Noordzeekanaal en zal daarin vast niet de enige studie zijn. De stadsregio Alkmaar is in feite een subregio binnen de Metropoolregio Amsterdam, hoewel dat zowel in Alkmaar als in Amsterdam door beleidsmakers en bewoners nog niet zo ervaren wordt. Het afzetten tegen het 'arrogante' Amsterdam is ook in Alkmaar populair, maar is eigenlijk erg kortzichtig.

Deze en soortgelijke stellingen leidden wel tot enige discussie over wat Alkmaar binnen het grotere geheel van de Noordelijke Randstad, waar het dus eigenlijk gewoon bij hoort, nu bijzonder en aantrekkelijk maakt. Alkmaar en omgeving hebben de Noordvleugel genoeg te bieden,

bijvoorbeeld op winkelgebied: de combinatie van het historische centrum en het nieuwe centrum in aanbouw Overstad doet nauwelijks onder voor steden als Haarlem. Ook de Alkmaarse woningmarkt biedt aantrekkelijke perspectieven voor Amsterdammers en Haarlemmers die in eigen stad door stevige koopprijzen en lange wachttijd op de huurmarkt weinig kansen hebben. Een trek naar Alkmaar zou echter wel weer dezelfde nadelige gevolgen kunnen hebben als in de groeikernperiode: een te eenzijdige ontwikkeling als woonstad en nog vollere snelwegen en treinen richting Amsterdam en Schiphol.

Middelgrote steden zijn zonder uitzondering ambitieus en willen groeien, in kwantitatieve en kwalitatieve zin.

Binnen de eigen stadsregio lijkt sprake van toenemende spanning en animositeit tussen vooral Alkmaar en naaste buur Heerhugowaard. Waar Alkmaar in de groeikernperiode van kleine tot middelgrote stad groeide, veranderde Heerhugowaard van dorp naar iets dat het midden houdt tussen suburb en stad. In de jaren negentig deelden Alkmaar, Heerhugowaard en buurgemeente Langedijk een Vinex-taakstelling waarvan Heerhugowaard het grootste deel voor haar rekening nam. In die tijd werd de samenwerking tussen de drie gemeenten intensiever, maar blijkaar was de Vinex-bouwopgave de enige drijfveer, want de samenwerking eindigde toen deze gerealiseerd was. Nu ontpopt Heerhugowaard zich steeds meer als directe concurrent van Alkmaar, vooral op uitgaans- en cultureel gebied. Aan de rand en in het verbouwde centrum zijn recent publiekstrekkingen geopend die Alkmaar jaloezers maken. Waar bijvoorbeeld Alkmaar nog altijd wacht op een succesvol 'mainstream' poppodium, een volwaardige bioscoop en een discotheek, heeft Heerhugowaard dit allemaal in huis. Alkmaar heeft wel een aantal 'niche'-plekken die een mooie aanvulling op de Heerhugowaardse mainstream zouden kunnen zijn, zoals Parkhof (gericht op een breed publiek, maar vooral populair in punkkringen) en Provdaja (arthouse films en theater). Juist deze podia worden nu echter gedwongen in grotere professionelere organisaties op te gaan. Ook een van de weinige broedplaatsen die de stad rijk was, de voormalige kaasfabriek Eyssen, is alweer gesloten: het pand wordt gerenoveerd en krijgt een woonbestemming. Gelukkig is er een nieuwe tijdelijke locatie gevonden, maar het is de vraag voor hoe lang. Het streven naar stedelijke revitalisatie en commercieel succesvolle cultuur is begrijpelijk, maar kan ten koste gaan van spannende cultuur waarmee weinig geld verdiend wordt. Het is de vraag of Alkmaar daar verstandig aan doet. Hoe dan ook is een streven naar regionale complementariteit, om samen een aantrekkelijker aanbod tegenover steden als Amsterdam en Haarlem te bieden, te prefereren boven 'meer van hetzelfde' binnen de eigen regio.

Middelgroot, middelmatig?

In de Alkmaarse discussie passeerde een aantal thema's de revue die specifiek voor deze stad en regio zijn, zoals de verhouding met de

Noordvleugel en het polycentrische karakter van de regio zelf. Ook werden de nodige suggesties gedaan die in vrijwel elke middelgrote stad besproken worden. Zo waren er voorstellen een universitair opleidings- en onderzoeksinstituut voor duurzame energie aan te trekken of op te richten, om het aanwezige sportaanbod te versterken en te koppelen aan specifieke sportmedische faciliteiten en diverse plannen om interessanter te worden op cultuurgebied. Uiteraard ontbraken ook de verwijzingen naar creativiteit als potentiële goudmijn en de daarbij schijnbaar onvermijdelijke broedplaatsen niet. Allemaal mooie ideeën, maar niet genoeg om er tussen die vele Nederlandse middelgrote steden met soortgelijke plannen uit te springen. De vraag is echter of het wel zo nodig is om op te vallen.

Middelgroot is niet per se middelmatig. Pogingen om toch iets meer grotestadstrekjes te krijgen zijn in de meeste middelgrote steden tot mislukken of tegenvallen gedoemd. Niet doen dus, want met middelgroot en provinciaal is helemaal niets mis. De kosmopolieten trek je er als stad niet mee, maar er zijn genoeg andere doelgroepen die zich juist in de middelgrote stad prima thuis voelen. Mensen die wel stedelijk willen wonen, maar niet te massaal. Rustig, ruim en betaalbaar, maar wel van (bijna) alle stedelijke gemakken voorzien: zo kan een toekomstvisie van een middelgrote stad er ook uit zien.

Marco Bontje (m.a.bontje@uva.nl) is onderzoeker en docent aan de Afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies van de Universiteit van Amsterdam en redactieadviseur van AGORA. Van 1996 tot en met 2001 was hij redacteur van AGORA.

Literatuurselectie

- Amin, A. & N. Thrift (1997) The ordinary city. *Transaction of the Institute of British Geographers* 22, 4, 411-429.
- Beauregard, R. (2003) City of superlatives. *City & Community* 2, 3, 183-199.
- Gemeenteraad Alkmaar (2008) Alkmaar: een stadsvisie. <www.alkmaar.nl/alkmaar2030/> Laatst bezocht 10 januari 2009.
- Jansen, J. (2008) Parkhof: de parel van Alkmaar. Een onderzoek naar de stedelijke dynamiek en de positie van alternatieve cultuur in de regio Noord-Kennemerland. Doctoraalscriptie sociale geografie, Universiteit van Amsterdam.
- Musterd, S., M. Bontje & W. Ostendorf (2006) The changing role of old and new centres: the case of the Amsterdam region. *Urban Geography* 27, 4, 360-387.
- Robinson, J. (2006) *Ordinary cities: between modernity and development*. Londen, New York: Routledge.

Van mensen naar stenen... en terug?

AUTEUR Maarten Loopmans

FOTOGRAFIE Mohammad Assad-Qadomi

In Vlaanderen is de invloed van de bebouwde ruimte op sociale processen jarenlang genegeerd. Stedenbouwkundigen pleitten voor artistieke vrijheid en sociale wetenschappers haalden er verwaand hun neus voor op: 'ruimtelijk determinisme' was een nuttig scheldwoord. Nu het Vlaamse stedelijk beleid zich echter steeds nadrukkelijker met stenen bezighoudt, lijken fysieke ruimte en sociale processen echter tot elkaar veroordeeld.

Het Vlaamse, en bij uitbreiding Belgische, stedelijk beleid is altijd al een beetje een vreemde eend in de West-Europese bijt geweest. Terwijl men in de omringende landen bij stedelijk beleid een integrale aanpak van fysiek, economisch en sociaal voorstond, ging het er in Vlaanderen gemoedelijker aan toe. Stedelijk beleid was in de eerste plaats territoriaal welzijnsbeleid. In de steden wonen immers de meeste kansarmen, dus moest je daar in de zorg een tandje bijsteken. Na de beleidswissel in 1999, die een paarse regering aan de macht bracht, veranderde het plaatje drastisch. Van territoriaal sociaal beleid verschoof Vlaanderen naar een beleid dat erop gericht was de middenklasse naar de stad terug te lokken. Dit weerspiegelde zich in een vermindering van de 'zorgbudgetten' en meer geld voor cultuur en verenigingsleven. Het meest opvallend was de hernieuwde aandacht voor stenen: er wordt weer lustig gebouwd, van woningen en prestigieuze cultuurtempels tot aantrekkelijke nieuwe pleinen. Daarvoor werd er naast het 'integrale' stedenfonds een stadsvernieuwingsfonds in het leven geroepen waarmee fysieke stadsvernieuwingsprojecten worden ondersteund.

Dat stenen weer nadrukkelijk aandacht krijgen, wil niet zeggen dat Vlaamse steden geen aandacht meer hebben voor maatschappelijke kwesties. Integendeel. In toenemende mate wordt van de fysieke stadsvernieuwingsprojecten geëist dat ze ook sociaal en economisch een hefboomfunctie vervullen. De ontwerper wordt daarmee belast met een grote maatschappelijke verantwoordelijkheid. Als bouwen met het geld gaat lopen, dan moet er direct ook maar een aantal maatschappelijke doelstellingen worden gehaald. Die zijn allang niet meer beperkt

tot het simpelweg aantrekken van tweeverdieners. Die opdracht was nog eenvoudig: bouw wat mooie grote huizen met een tuin en als het even kan aan het water, doe er een paar leuke pleintjes bij, liefst met cafeetjes en trendy restaurants, en tot slot nog een prachtig nieuw museum- of concertgebouw van de een of andere gerenommeerde architect waarmee je kan schitteren in glossy magazines en klaar is Kees. Een beetje ontwerper kan dat aan. Het wordt heel wat moeilijker als je plots te horen krijgt dat je ook sociale problemen moet oplossen: hoe zorg je voor een beter leven voor raamprostituees? Hoe garandeer je door ruimtelijke ingrepen een gelijke toegang tot grondrechten voor iedereen? En dan hebben we het echt niet alleen over sociale woningbouw. Hoe ga je om met de steeds toenemende etnische diversiteit? Intussen kreeg de sociale sector een deuk in haar eigendunk te verwerken. Als teken van ongeloof in hun kunnen, zagen sociaal beleidsmakers hun budgetten in het stedelijk beleid fors teruggeschroefd. Na tien jaar alleenheerschappij moeten ze nu concurrentie dulden. Ook sociale wetenschappers gaat het niet meer zo voor de wind. Wie heeft hen nog nodig als het geloof in autonoom sociaal beleid is verdwenen? Plots worden wereldverbeteraars op geitenwollen sokken overklast door rolkraagdragende culturo's met dure brilmonturen. Je zou voor minder aan jezelf en de wereld gaan twijfelen. Zouden die brilmonturen aan samenlevingsopbouw kunnen doen? Zijn ze daarvoor niet te rechts en neoliberal? Of hebben we te veel alleen aan de mensen gedacht en moeten we ons misschien eens met de stenen gaan bemoeien?

Plots werden wereldverbeteraars op geitenwollen sokken overklast door rolkraagdragende culturo's met dure brilmonturen.

Stilaan ontstaat er in Vlaanderen een toenadering tussen de sociale sector en ruimtelijke ontwerpers. Ze lijken immers tot elkaar

veroordeeld. Het water dat hen scheidt blijft echter diep. Sociale planning kan hier bruggen bouwen.

Maakbaarheid herbeschouwd

In buurlanden als het Verenigd Koninkrijk of Nederland klinkt sociale planning als een pleonasme. Daar heeft het opnemen van sociale problematiek in stadsvernieuwingprojecten al een lange geschiedenis. Dat is ook niet verwonderlijk: projecten zijn er vaak grootschalig, en actoren als de woningbouwcorporaties of gemeenten zijn zowel verantwoordelijk voor het bouwen als voor het sociale beheer achteraf. Maatschappelijk relevante doelstellingen op sociaal en economisch gebied worden dan ook meestal in het programma van eisen verwoord om beheersproblemen achteraf te vermijden. De ontwerper in kwestie wordt op deze manier gedwongen om oplossingen voor maatschappelijke problemen aan te dragen door inbreng van eigen kennis en onderzoek en door inbreng van sociale partners.

In Vlaanderen is sociale planning echter nieuw. In de jaren zeventig en tachtig was er kortstondig de ambitie om in 'herwaarderingsgebieden' sociale en ruimtelijke veranderingen aan elkaar te koppelen, maar gebrek aan middelen en vooral het verlies van het maakbaarheidsidee maakten van dit initiatief een doodgeboren kind.

Dat maakbaarheidsidee was in de jaren zeventig heel ambitieus. Het betrof niets minder dan het geloof dat de samenleving bewust en fundamenteel kon worden veranderd door middel van overheidsingrijpen, waaronder ruimtelijke planning. Toen in de jaren tachtig de overheid in de economische crisis haar meerdere moest erkennen, liet men het hele maakbaarheidsidee echter vallen.

Voor de ruimtelijke planning en stedenbouw had dit ongunstige gevolgen. Ontwerpers, bevrijd van het knellende maakbaarheidsidee, konden hun creatieve lusten botvieren zonder hun maatschappelijke verantwoordelijkheid te hoeven erkennen. Velen verwerden tot schoothondjes van projectontwikkelaars en vastgoedmagnaten die vooral eisen stelden voor de korte termijn: wanneer het project is verkocht, trekken ze hun handen ervan af. De sociale externaliteiten die pas achteraf duidelijk werden, schoven ze vrolijk door naar de lokale overheid.

Sociale wetenschappers en sociaal beleidsmakers lieten op hun beurt de fysieke ruimte los als relevante categorie. Zelfs geografen als Werlen beschouwen nog slechts sociale handelingen als constitutief. Wie een dergelijke rol ook voor de fysieke ruimte wil reserveren, wordt als ruimtelijk determinist naar de achterbank verwezen. Zo werden de studie van de interactie tussen ruimte en sociale processen en pogingen om samen te werken met ruimtelijke planners tot een marginale praktijk. Ruimtelijke ontwerpers en sociale wetenschappers verloren hun gemeenschappelijke grond.

Tegenwoordig is het maakbaarheidsidee weer terug, zij het in gewijzigde vorm. Al in de jaren negentig schreef de Gentse professor Pieter Saey over maakbaarheid als "het bewust scheppen van voorwaarden om nieuwe dingen mogelijk te maken, nieuwe dingen die voorheen zelfs niet tot de verbeelding behoorden." Deze definitie vinden we vandaag de dag ook terug in het Vlaamse *Witboek Stedenbeleid*, waarin ruimtelijke stadsprojecten de ankerpunten zijn van het stadsdebat. Stadsprojecten verbeelden niet zomaar de stadsvisie van de

ontwerpers: ze verkennen en ontdekken ook nieuwe mogelijkheden en zwengelen het maatschappelijk debat aan over de toekomst van onze samenleving.

De maakbaarheid in het Vlaamse stedenbeleid is ook bescheidener dan voorheen. Het gaat om kleinere ingrepen, ingrepen op het alledaagse. Hedendaagse stadsprojecten hebben niet de bedoeling om de wereld te veranderen of de maatschappij op haar kop te zetten, maar willen wel betekenisvol rommelen in de marge. Stadsprojecten zijn daarom niet ambitieus, maar gaan uit van een realistische ambitie. Juist dat realisme vraagt om een hernieuwde samenwerking tussen sociale wetenschappers, sociaal beleid en ruimtelijke ontwerpers, omdat een beter begrip van de interactie tussen ruimte en samenleving een realistisch beeld geeft van de (beperkte) mogelijkheden van een stadsproject om in te grijpen in de samenleving. En zo kan ook bewuster werk worden gemaakt van het scheppen van voorwaarden om nieuwe dingen mogelijk te maken.

Bruggen bouwen

Sociale planning kan zowel sociale werkers als ontwerpers helpen om met deze nieuwe verantwoordelijkheid om te gaan. Sociale planning grijpt terug naar de inzichten uit de jaren zeventig toen steeds meer stedenbouwkundigen en planners, in navolging van Jane Jacobs, aandacht kregen voor de sociale effecten van de gebouwde omgeving. Er ontstond een bijna symbiotische relatie tussen stedenbouwkundigen, omgevingspsychologen en gedragsgeografen waaruit voortschrijdend inzicht groeide over de impact van de fysieke ruimte op het sociale leven op verschillende schaalniveaus. Het wordt tijd dat we die draad eens oppikken.

Maar sociale planning vraagt meer dan alleen het debiteren van theoretische kennis over de relatie tussen fysiek en sociaal. De sociale planner combineert deze ideeën met een uitgebreide lokale terreinkennis. Net als in Nederland is het sociale werk de laatste twintig jaar steeds vaker gebiedsgericht ingezet. Sociale planners moeten van dit brede netwerk van terreinwerkers gebruikmaken om kwalitatieve informatie over sociale processen in de wijken te verzamelen. Gewapend met theoretische bagage en kennis van de lokale situatie kunnen sociale planners relevante uitspraken doen over de sociale mogelijkheden van de geplande projecten.

De Vlaamse stedenbouw heeft te lang te weinig aandacht gehad voor zijn impact op sociale processen. Dit gebrek aan aandacht is historisch te verklaren, maar de tijd is nu rijp voor verandering. Sinds enkele jaren wordt er weer een significante hoeveelheid publieke middelen aan stedenbouw besteed en neemt de roep om sociale return toe. Een hernieuwd geloof in maakbaarheid stimuleert her en der ad hoc experimenten met sociale planning, maar het is dringend nodig dat de relatie tussen fysieke ruimte en sociale praktijken een structurele kernpositie krijgt in de stedenbouwkundige praktijk en in het sociaalwetenschappelijk onderzoek.

Reactie? www.agora-magazine.nl



Het Brusselse Gaucheretplein in 360° panorama: mooi niemandsland.

Met dat spreken loopt het vaak mis. Sociale wetenschappers en ontwerpers bezigen nu eenmaal niet dezelfde taal. Sociale planning moet daarom een register zoeken waarin beiden kunnen communiceren. Sociale planning bouwt in dat opzicht voort op de methodologische verworvenheden van de landschapsecologie: een discipline waarin biologen met ruimtelijke planners 'on speaking terms' wisten te komen. Landschapsecologen zijn erin geslaagd om uiterst complexe ecologische processen te vertalen naar eenvoudige richtlijnen en procedures waarmee ruimtelijke planners kunnen werken. Ook sociale planning ent zich op het ruimtelijk planningsproces. Zoals de landschapsecoloog de sector natuur verdedigt, zo bewaakt de sociale planner de maatschappelijke doelen van een project en voor elke fase van het planproces wacht de sociale planner daarbij een andere taak. De sociale planner bouwt zo een brug tussen het ruimtelijke ontwerp en gericht sociale beheer.

Bij de opmaak van het programma of de eisenbundel voor een project is het de taak van de sociale planner om de noden en mogelijkheden van huidige en voorziene toekomstige bewoners- en gebruikersgroepen in kaart te brengen en die van de maatschappij in het algemeen. Dit kan door middel van bewoners- en gebruikersparticipatie, maar ook door de lokale expertise met betrekking tot sociaalruimtelijke processen van de sociale werkers aan te wenden.

In de loop van het ontwerpend onderzoek wordt de sociale planner ingeschakeld voor de gedetailleerde uitwerking van sociale scenario's die de gevolgen beschrijven van de verschillende ontwerpen voor de sociale doelstellingen op uiteenlopende schaalniveaus. Door een systematische vergelijking van deze scenario's kan een weloverwogen keuze worden gemaakt tussen de verschillende ontwerpen en ook vanuit sociaal oogpunt mogelijk worden gemaakt.

In de uitvoeringsfase, wanneer het stadsontwikkelingsproject wordt opgeleverd, richt de sociale planner zich minder tot de ontwerpers en wordt de bevolking het voornaamste doelpubliek. Door middel van goed gekozen activiteiten en sociale projecten kan de sociale planner de toekomstige gebruiks- en belevingsmogelijkheden van de nieuwe stedelijke ruimte onthullen.

In de gebruiks- en beheersfase evalueert de sociale planner tot slot het voltooide project. Zijn de sociale doelstellingen waargemaakt? Is er nog bijsturing nodig? Waar kan een extra sociale programmatie soelaas bieden? En vooral: wat hebben we geleerd voor volgende projecten?

De toekomst van de stad

Sociale planning is een methodiek die momenteel opgang maakt in Vlaanderen. Er was dan ook behoefte aan. Met de verschuiving van de budgetten naar stenen in het stedelijk beleid, zijn er te veel prachtige gebouwen en ruimtes ontworpen die maatschappelijk een miskleun bleken. Het Gaucheretplein in Brussel, mooi en disfunctioneel, ligt er

tussen de kantoortorens rond het Noordstation en de verarmde Noordwijk bij als een 'no man's land'. Het Antwerpse De Coninckplein, prachtig heraangelegd en geflankeerd door een adembenemende nieuwe stadsbibliotheek in een herbestemd industrieel pand, heeft tot op heden vooral veel wrevel en conflicten opgeroepen.

Maar de laatste jaren is er een kentering zichtbaar. In Antwerpen maakt de 'bakstenen' burgemeester Patrick Janssen van 'integrale aanpak' zijn handelsmerk. De vernieuwende aanpak van het Antwerpse Schipperskwartier, waar ruimtelijke en architecturale kwaliteit samengaan met meer sociale rechtvaardigheid voor prostituees en een grotere veiligheid en leefbaarheid voor buurtbewoners, is ervan het uithangbord. Het oprichten van een – nog kleine – cel voor sociale planning is de voorlopige climax. In Gent, ooit het 'Manchester van het continent', worden oude arbeiderswijken met prozaïsche namen als de Brugse Poort, Rabot en Ledeborg nieuw leven ingeblazen door coördinatie van sociale en ruimtelijke ingrepen. Deze experimenten gelden als voorbeelden van sociale planning waar men in Vlaanderen naar opkijkt. De toekomst van de stad lijkt aan de sociale planning.

Maarten Loopmans (maarten.loopmans@docent.ehb.be) is docent bij STeR*-Stedenbouw en Ruimtelijke planning, Erasmus Hogeschool Brussel. Hij was van 2000 tot 2005 redacteur en speelde een voortrekkersrol bij AGORA's uitbreiding naar Vlaanderen. Tegenwoordig is hij als adviseur aan de redactie verbonden.

Literatuurselectie

- Boudry, L. et al. (red.) (2003) De eeuw van de stad. Over stadsrepublieken en rastersteden. Witboek. Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
- Loopmans, M. (2007) From SIF to City Fund: a new direction for urban policy in Flanders, Belgium. *Journal of Housing and the Built Environment*, 22, 215-225.
- Loopmans, M., E. Leclercq & C. Newton (2008) Sociale planning: het ruimtelijk determinisme voorbij. *Ruimte en Planning* 28, 4.
- Saey, P. (1995a) Omtrent de maakbaarheid van de samenleving door ruimtelijke planning (deel 1). *Planologisch Nieuws* 15, 2, 159-167.
- Saey, P. (1995b) Omtrent de maakbaarheid van de samenleving door ruimtelijke planning (deel 2). *Planologisch Nieuws* 15, 4, 279-299.
- Saey, P. (2000) Het ongereguleerd eten van spaghetti is een rationele daad, of de liberaal in Lenin. *Ruimte en Planning* 20, 3, 341-352.
- Werlen, B. (1993) *Society, action and space. An alternative human geography.* Londen: Routledge.

De sociaalgeografische dimensies van een crisis

AUTEUR Ben Derudder

Voor wie de afgelopen maanden op een andere planeet vertoefde: de financiële wereld trilt op haar grondvesten. Banken en verzekeringsmaatschappijen gaan bij bosjes failliet en sleuren in een heus domino-effect andere financiële instellingen mee in hun val. Staten zien zich genoodzaakt in te grijpen met gigantische hoeveelheden liquiditeit om – afhankelijk van het perspectief – ‘de kleine spaarder’ te beschermen of de ‘besmetting’ van andere economische sectoren te voorkomen.

Er zijn meer dan genoeg nuchtere observatoren en zelfverklaarde visionairen die de oorzaken en de impact van de financiële crisis aan een min of meer kritische analyse onderwerpen. Volgens sommigen is het niet minder dan het begin van het langverwachte einde van het kapitalisme - waar hebben we dat meer gehoord? – en volgens anderen is het niet meer dan een noodzakelijke correctie van een systemische ontsporing, aangedreven door hebzucht van een beperkt aantal topbankiers. Waar in het debat vooralsnog weinig aandacht aan is besteed, is de vraag naar de sociaalruimtelijke dimensies van deze crisis. Voor geografen biedt de huidige financiële storm een uitgelezen kans om hun relevantie te bewijzen, aangezien een aantal cruciale aspecten van deze crisis in wezen uitgesproken sociaalruimtelijke vraagstukken betreft. In deze context zijn er ongetwijfeld tientallen onderzoeksvragen mogelijk, maar hier beperk ik me tot drie in het oog springende aspecten die ik aan de hand van drie stellingen zal toelichten.

Als gevolg van de mondiale financiële crisis is de staat terug van weggeweest als cruciaal schaalniveau in de wereldeconomie.

Reactie? www.agora-magazine.nl

In de afgelopen jaren hebben geografen zich gebogen over de herschallingsprocessen die gepaard gaan met mondialisering. Een van de meest gebruikte concepten in deze context is ‘glokalisatie’, waarmee verwezen

wordt naar de continue herschaling van allerhande economische en maatschappelijke processen naar schaalniveaus boven en onder het schaalniveau van de territoriale nationale staat – mondiaal en lokaal – die daardoor uitgehold wordt. Door de nadruk te leggen op de uitkristallisering van nieuwe schaalniveaus hebben geografen meegeholpen aan het opwerpen van een broodnodige dam tegen het simplistische denken dat uitgaat van mondialisering als het einde-van-de-geografie of het einde-van-de-natiestaat. Of sterker: schaalniveaus zoals die van de staat verdwijnen niet zomaar, ze worden gheredefinieerd.

Dit betekent dat globalisatie-onderzoek geen eenvoudige zoektocht is naar de opkomst en het verval van geografische schaalniveaus, maar dat er evenzeer aandacht is voor de nieuwe functies die de bestaande schaalniveaus vervullen. In globalisatie-onderzoek wordt bijvoorbeeld benadrukt dat mondialiseringsprocessen op zich niet altijd de uitholling van staten impliceren, maar dat ze eerder een andere functie krijgen in de wereldwijde kapitaalaccumulatie. Publicaties van geografen als Erik Swyngedouw en Neil Brenner zijn daar goede voorbeelden van.

Een van de meest opvallende elementen in de initiële reactie op de financiële crisis lijkt er in te bestaan dat de territoriale nationale staat zoals we die vroeger kenden terug is. Staten lijken niet alleen opnieuw belangrijk(er) te (zullen) worden, hun centrale functie lijkt ook weer een beetje meer de kant van vroeger op te gaan. Zo is de staat in de context van een interstatensysteem opnieuw het cruciale schaalniveau in de wereldeconomie geworden in de zin dat financiële bedrijven bij hun redding in eerste instantie aan individuele staten verbonden worden, want die redding behelst veelal ‘nationalisering’.

Nadat de ene na de andere bank in de problemen kwam, bleek al vlug dat transnationale antwoorden moeilijk lagen. De Europese Unie besliste om niets te beslissen en het probleem aan de individuele staten over te laten. Fortis werd bijvoorbeeld opgebroken in een ‘Belgisch’ en een ‘Nederlands’ deel, omdat er geen oplossing kon worden gevonden in een transnationale context. Banken-in-problemen kunnen blijkbaar slechts overeind gehouden worden door ze opnieuw op een eenduidig schaalniveau te herdefiniëren, en dan met name die van de territoriale nationale staat.

En ook klassiek nationalistisch denken – met al haar vreemde en vaak

Tabel 1.

Financial Command Index (FCI) in de eerste helft van 2008 (Taylor et al., 2008).

Positie	Stad	FCI
1	New York	100,0
2	Londen	60,71
3	Zürich	37,50
4	Parijs	35,71
5	Toronto	30,36
6	Tokio	28,57
7	Charlotte	26,79
8	Edinburgh	25,00
9	Amsterdam	23,21
10	Peking	23,21
11	Brussel	23,21
12	München	19,64
13	Washington D.C.	17,86
14	Bazel	14,29
15	Frankfurt Am Main	10,71
16	Minneapolis	10,71
17	Omaha	10,71
18	San Fransisco	10,71
19	Sint-Petersburg	10,71
20	Melbourne	8,93

paranoïde kronkels – steekt daarbij weer de kop op: de afsplitsing van de Nederlandse tak van Fortis en de gedwongen opgave van de overname van ABN AMRO werd opgevat als de 'wraak' van de Nederlanders voor de eerdere Fortis-overname, terwijl het opkopen van de Belgische tak van Fortis door BNP Paribas in Vlaams-nationalistische kringen werd gezien als de zoveelste uitverkoop die gericht was op de vrijwaring van de Frans(talige) dominantie in België.

De nationalisering in de financiële sector impliceren een terugschroefing van mondialiseringsprocessen, aangezien de mate waarin financiële instellingen kunnen overleven rechtstreeks afhangt van de staat waarmee ze opnieuw geassocieerd worden. Een Belgisch-Nederlandse bank wordt weer een Belgische en een Nederlandse bank. En de gemondialiseerde IJslandse banken worden opnieuw IJslandse banken, wat een ander probleem met betrekking tot deze mondialiseringsprocessen blootlegt: het Amerikaanse reddingsplan voor de financiële sector gaat om veel geld, maar het is voor de Amerikaanse schatkist relatief makkelijk om de banken voor erger te behoeden. Voor IJsland is dit echter onmogelijk. De verzamelde 'waarde' van de banken was door hun agressieve strategieën uitgegroeid tot zeven keer de jaarlijkse effectieve productie van goederen en diensten in IJsland, zodat de terugplooiing op de eigen staat de facto het faillissement van de IJslandse staat betekende.

Tot slot wordt er teruggegrepen op oude vormen en gedaanten. De oplossing voor dit alles, suggereerde de Britse premier Gordon Brown, is gelegen in een terugkeer naar een Bretton Woods-achtig systeem van financiële regulering geënt op het interstatensysteem, zoals dat gedurende de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog in voege was. De financiële crisis lijkt dus niet zozeer 'the end of the world as we know it', maar 'the return of a world we know very well'.

De geografie van het wereldsteden netwerk zal door de financiële crisis wezenlijke veranderingen ondergaan.

Reactie? www.agora-magazine.nl

Aangezien de financiële crisis nog steeds voortwoedt, is het moeilijk om daarvan het geografische effect te voorspellen. Het is uiteraard mogelijk dat het eindresultaat geen noemenswaardige ruimtelijke dimensie zal hebben in de zin dat financiële dienstverleners wereldwijd op een vrij evenredige manier zullen verdwijnen of verkleinen. De kans is echter groter dat de financiële wereld er in ruimtelijke zin heel anders uit zal gaan zien.

Tabel 1 geeft een overzicht van de belangrijkste mondiale financiële centra aan de vooravond van de financiële crisis. Deze cijfers zijn gebaseerd op de geografie van de hoofdkwartieren van de 75 belangrijkste financiële dienstverlener's. Het belang van banken en verzekeraars is gemeten op basis van de Forbes-rangschikking: een combinatie van verkoopcijfers, winstgevendheid, assets en marktwaarde. Door het relatieve belang van de firma's te wegen, is een stedelijke Financial Command Index (FCI) berekend die in percentages wordt uitgedrukt ten opzichte van de hoogste score, in dit geval New York. Het is duidelijk dat voor de crisis de financiële commandocentra een sterke concentratie vertoonden, met slechts 35 steden die minstens één hoofdkwartier huisvestten, waarvan 29 in Noord-Amerika en Europa. New York was daarbij het dominante centrum met een hoofdkwartierscore tweemaal groter dan Londen.

Wie het nieuws volgt, weet dat voorlopig voornamelijk New York en Londen in hoek zitten waar de klappen vallen. De splitsing van Fortis in een Nederlandse en een Belgische tak en de daaropvolgende verkoop van de Belgische tak aan BNP Paribas betekent – samen met de problemen bij Dexia – vrijwel het einde van Brussel als financieel centrum. Charlotte en Edinburgh, twee steden die hun status dank(t)en aan het belang van een beperkt aantal bedrijven, respectievelijk Wachovia en HBOS/Royal Bank of Scotland, zullen in de toekomst ongetwijfeld aan belang inboeten, terwijl Washington D.C. zal wegzakken na de nationalisering van Freddie Mac en Fannie Mae.

Op dit moment kan nauwelijks gesproken worden over winnaars, maar er zijn niettemin steden die schijnbaar minder verliezen en daardoor relatief gesproken aan belang winnen. Melbourne en Parijs bijvoorbeeld doorstaan de problemen voorlopig vrij goed, terwijl de financiële offshore centra in het Midden-Oosten al bij al weinig invloed ondervinden. Het is duidelijk dat de impact van de financiële crisis voor steden in termen van hun positie in de wereldeconomie veel verder zal reiken dan enkel het verdwijnen van banken. Het onderzoek van Saskia Sassen

Tabel 2.

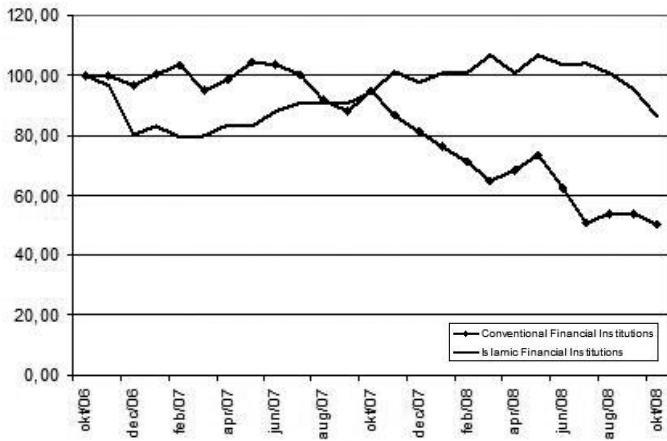
Rangorde connectiviteit van wereldsteden in 2000, 2004 en 2008 op basis van de kantorennetwerken van leidende dienstenfirma's.

2000		2004		2008	
Positie	Stad	Positie	Stad	Positie	Stad
1	Londen	1	Londen	1	Londen
2	New York	2	New York	2	New York
3	Hongkong	3	Hongkong	3	Hongkong
4	Tokio	4	Parijs	4	Parijs
5	Parijs	5	Tokio	5	Singapore
6	Singapore	6	Singapore	6	Sydney
7	Chicago	7	Brussel	7	Tokio
8	Milaan	8	Toronto	8	Shanghai
9	Los Angeles	9	Madrid	9	Peking
10	Madrid	10	Milaan	10	Milaan
11	Toronto	11	Amsterdam	11	Madrid
12	Sydney	12	Frankfurt	12	Seoel
13	Amsterdam	13	São Paulo	13	Moskou
14	Frankfurt	14	Zürich	14	Brussel
15	Brussel	15	Buenos Aires	15	Toronto
16	São Paulo	16	Los Angeles	16	Bombay
17	San Francisco	17	Chicago	17	Buenos Aires
18	Taipei	18	Mexico City	18	Kuala Lumpur
19	Jakarta	19	Sydney	19	Warchau
20	Zürich	20	Peking	20	Jakarta
21	Mexico City	21	Jakarta	21	São Paulo
22	Bombay	22	Bombay	22	Zürich
23	Buenos Aires	23	Shanghai	23	Mexico City
24	Melbourne	24	Seoel	24	Dublin
25	Miami	25	Warchau	25	Amsterdam

over 'global cities' benadrukt namelijk dat de functionele centraliteit van belangrijke steden in de wereldeconomie teruggevoerd moet worden op hun functie als postindustriële productiecentra voor geavanceerde en geïnternationaliseerde diensten, zoals financiële en juridische dienstverlening en management consultancy. Financiële dienstverleners zijn slechts één schakel – zij het een belangrijke – in de stad-als-mondiaal-dienstencomplex, waarbij de agglomeratie van geavanceerde diensten cruciaal is omdat die veelal input vereisen uit verschillende sectoren. Een en ander impliceert dat de val van financiële instellingen waarschijnlijk ook gevolgen zal hebben voor andere dienstensectoren. In New York en Londen zullen ook management consultancybedrijven, geïnternationaliseerde advocatenkantoren en reclamebedrijven de impact voelen, zodat de reële kans bestaat dat de financiële crisis via de multiplicatoreffecten die eigen zijn aan wereldstadvorming zal doorwer-

ken in de gehele stedelijke economie.

Tabel 2 vat de connectiviteitsveranderingen samen in het wereldsteden-netwerk voor 2000, 2004 en 2008, gemeten op basis van de positie in kantorennetwerken van leidende dienstenfirma's. Daaruit blijkt dat steden zoals Sjanghai, Peking en Sydney al jaren aan connectiviteit winnen, terwijl – voorlopig met uitzondering van New York – steden in de Verenigde Staten aan connectiviteit verliezen. Op basis van een samenwerking tussen de Globalization and World Cities-onderzoeksgroep (GaWC) en de Chinese Academy of Social Sciences (CASS) zal in de loop van 2009/2010 nagegaan worden wat de voornaamste veranderingen zijn in dit stedennetwerk.



Figuur 1. Gecombineerde evolutie van de aandelenkoersen van de top 10 'conventionele' banken en de top 10 IFD-firma's. IJkpunt 1 oktober 2006 (= 100%).

De ruimtelijke veranderingen die de crisis veroorzaakt, zullen een kwalitatieve dimensie hebben doordat nieuwe financiële instrumenten aan belang winnen.

Reactie? www.agora-magazine.nl

De stelling over de veranderende geografie van het wereldsteden-netwerk gaat impliciet uit van de beperkende assumptie dat we in de toekomst meer van hetzelfde zullen zien, hoogstens met een al dan niet verregaand gewijzigde geografie. Dat hoeft echter niet het geval te zijn. Nieuwe geografieën kunnen ook gepaard gaan met nieuwe manieren om de kapitaalaccumulatie te financieren.

Een belangrijk deel van de schuldenlast waaronder veel staten in het Zuiden, vooral in Latijns-Amerika, nog steeds gebukt gaan, werd opgebouwd na de oliecrisis van 1973. Sterk vereenvoudigd kan de totstandkoming van deze situatie als volgt worden weergegeven: de oliecrisis resulteerde in een verhoging van de olieprijs, waarna veel olieproducerende landen, vooral die in het Midden-Oosten, plotseling een berg zogenaamde petrodollars in bezit kregen. Dit kapitaal werd vervolgens via 'conventionele' westerse banken geïnvesteerd in Latijns-Amerika, zodat de parallelle marginalisering van deze regio (wegens de hoge intrestlasten) en de groei van financiële centra in Europa en Noord-Amerika (wegens het 'werk' dat hen werd toebedeeld) verder werden versterkt. Dit alles gebeurde dus vaak met kapitaal uit het Midden-Oosten dat anderzijds grotendeels aan de zijlijn bleef staan. Tegelijkertijd werd in deze regio de kiem gelegd voor een nieuw type financiële diensten, met name zogenaamde islamitische financiële diensten (IFD). Deze nemen uiteenlopende vormen aan, maar hebben gemeen dat ze geënt zijn op islamitisch-religieuze gronden. Het meest tot de verbeelding sprekende voorbeeld is dat in dergelijke diensten het concept rente, hét definiërende element in conventionele financiële diensten, niet bestaat. Winstvorming binnen IFD is daarentegen geënt op een systeem dat uitgaat van deling in de winst die de lener mogelijk realiseert op basis van de lening.

Aanvankelijk was de IFD-sector klein en was de invoering en uitbreiding ervan een zaak van individuele staten die hun economie op islamiti-

sche leest wilden schoeien, zoals Iran na de val van de sjah in 1979. De nieuwe pieken in de oliepijzen zorgden de afgelopen jaren echter voor een boom in de IFD-sector. De petrodollars worden deze keer namelijk niet uitbesteed aan conventionele westerse banken, maar geïnvesteerd in 'eigen' financiële centra, zoals Dubai, Manamah en Abu Dhabi, waar voornamelijk IFD-bedrijven de dienst uitmaken. Net als westerse banken is een aantal van deze firma's de afgelopen decennia gemondialiseerd in de zin dat ze kantoren hebben geopend in meer conventionele financiële centra, zoals Londen en Parijs. Islamitische identiteitsvorming in westerse landen stimuleert de invoering van dergelijke diensten bovendien, zelfs in die mate dat traditionele banken zoals Fortis en Deutsche Bank recentelijk het initiatief hebben genomen om dergelijke diensten ook aan te bieden om maar geen klanten te verliezen.

Het succes van de IFD-bedrijven uit het Midden-Oosten blijkt niet alleen uit hun snelle groei in omvang en in geografische zin, maar ook uit de wijze waarop ze weerstand bieden aan de mondiale crisis. Figuur 2 geeft een overzicht van de gecombineerde beurskoersen van de tien belangrijkste bedrijven in de conventionele sector en de top tien van bedrijven in de IFD-sector. Het is duidelijk dat de nieuwe spelers op de financiële wereldmarkt de crisis vooralsnog beter weerstaan. Dat is niet in de laatste plaats het gevolg van het feit dat de IFD-firma's door hun uitgangspunten minder blootgesteld zijn aan de vaak onwaarschijnlijke risico's die elders werden genomen. Financiële centra in het Midden-Oosten zullen dan ook waarschijnlijk aan belang winnen en daarmee ook het type financiële diensten dat van daaruit aangeboden wordt. Het lijkt dan ook niet onmogelijk dat het Midden-Oosten het nieuwe Mekka van de financiële wereld wordt.

Ben Derudder (ben.derudder@ugent.be) is professor sociale geografie aan de Vakgroep Geografie van de Universiteit Gent. Ben Derudder is tevens redactieadviseur van AGORA.

Literatuurselectie

Bassens, D., B. Derudder & F. Witlox (2008) Searching for the Mecca of finance: islamic financial services and the world city network. GaWC Research Bulletin 282.

Jessop, B. (2002) The future of the capitalist space. Cambridge: Polity Press.

Taylor, P.J. et al (2008) The way we were: command and control centres in the global space-economy on the eve of the 2008 geoeconomic transition.

Environment and Planning A.

De internationale luchtvaartindustrie in vogelvlucht

AUTEUR Rene Biesenbeek

FOTOGRAFIE Justin Griffiths

In dit artikel wordt ingegaan op ontwikkelingen in drie takken van de commerciële luchtvaart: vliegvelden, luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigen. Gaat Airbus het winnen van Boeing, wordt Schiphol verplaatst naar zee en wat brengt de toekomst voor goedkope luchtvaartmaatschappijen als easyJet en Ryanair?

In de wondere wereld van de luchtvaart is niets zeker. Ten gevolge van de huidige financiële crisis zijn de afgelopen maanden verschillende luchtvaartmaatschappijen kopje-onder gegaan en volgens de meeste analisten zullen er nog zeker een paar volgen. Ondertussen blijven de groeicijfers van Schiphol achter bij andere grote Europese luchthavens en verdwijnen de passagiers naar Duitse vliegvelden. Ook de vliegtuigfabrikanten maken spannende tijden mee. De afnemende vraag lijkt samen te gaan met de presentatie van een nieuwe generatie vliegtuigchines. In dit artikel wordt in vogelvlucht een beeld geschetst van deze en andere ontwikkelingen in de luchtvaart.

'Low-fare' en nationale trots

De bekendste en misschien ook wel meest ingrijpende ontwikkeling in luchtvaartland van de afgelopen vijftien jaar was de introductie van de zogenaamde 'low-cost carrier'. Dit is eigenlijk een verkeerde naam. Het gaat passagiers immers om de lage prijs van de tickets en niet om de kostenstructuur van de maatschappij. 'Low-fare carrier' is daarom meer gepast. In Europa zijn easyJet en Ryanair de bekendste voorbeelden. Ryanair was bij oprichting in 1985 een gewone luchtvaartmaatschappij, maar werd na een overname in 1991 algemeen gezien als de grondlegger van het 'low-fare carrier'-principe in Europa. Het concept is echter al veel ouder: Southwest Airlines uit de Verenigde Staten past het principe al sinds 1973 toe. Recentelijk zijn ook soortgelijke maatschappijen opgedoken in Oost-Europa, onder meer Wizz Air uit Polen en Hongarije en SkyEurope Airlines uit Slowakije, en in Azië, bijvoorbeeld AirAsia uit Maleisië en Tiger Airways uit Singapore. Ryanair richt zich op de kleinere vliegvelden in de buurt van grote steden en vliegt daarvandaan vooral naar vakantiebestemmingen in het zuiden van Europa. Men bediende in 2007 meer dan 22 miljoen passagiers, die zelf hun boterham

voor onderweg meenamen.

EasyJet koos in 1995 voor het eerst het luchtruim met twee oude van British Airways overgenomen toestellen en mag zich inmiddels de tweede luchtvaartmaatschappij op Schiphol noemen. Het clubje dat ooit begon met de afdankertjes van British Airways is dus samen met Ryanair uitgegroeid tot haar grootste concurrent.

Het directe gevolg van de prijzenoorlog was het verlies van marktaandeel van de nationale luchtvaartmaatschappijen, die vaak met steun van allerlei overheids subsidies het luchtverkeer domineerden. De reactie van deze maatschappijen kwam er vooral op neer dat men naast de prijs ook de service heeft verlaagd om te kunnen overleven: een koffer inchecken kost tegenwoordig geld en een krant voor onderweg is een uitzondering. Verschillende staatsmaatschappijen zijn ten onder gegaan, zoals het Griekse Olympic Airways, Balkan Bulgarian Airlines, Sabena en recentelijk Alitalia, hoewel die voor de zoveelste keer een doorstart schijnt te maken. Het lijstje maatschappijen in de gevarenzone is nog veel langer, terwijl de rest is gefuseerd. Ook de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij is niet langer zelfstandig, maar verkocht aan de Fransen. Het maakt nu onderdeel uit van Air France-KLM, met het hoofdkantoor in Parijs.

De Amerikaanse markt zit nog een slag ingewikkelder in elkaar. Fluctuaties in de aandelenmarkten en passagiersaantallen, denk bijvoorbeeld aan de Golfoorlog en de aanslagen van 11 september, leiden met enige regelmaat tot het verdwijnen van grote namen zoals Pan American World Airways (PanAm) en Eastern Air Lines. Recenter zijn grote maatschappijen als American Airlines en United Airlines in een Amerikaanse faillissementsregeling, bekend als Chapter 11, terechtgekomen, die een reorganisatie toestaat. Ook hier zijn overnames aan de orde van de dag. Meest recent heeft Delta Air Lines het roer overgenomen bij Northwest Airlines. De toekomst zal leren welke maatschappijen deze slag uiteindelijk zullen overleven.

Er is echter ook goed nieuws: vooral India en China zien door de toegenomen welvaart van hun bevolking de luchtvaartmarkt sterk groeien. Ook hier zijn het vooral de goedkope luchtvaartmaatschappijen die er garen bij spinnen. Of de 'low-fare' maatschappijen hun groei ook op langere termijn kunnen bestendigen valt echter nog te bezien. De eco-



Een Airbus A380 van Singapore Airlines.

nomische malaise zorgt bij alle maatschappijen voor een terugloop van het aantal passagiers en zelfs Ryanair, tot voor kort een van de snelste groeiers, heeft een aantal vliegtuigen voorlopig in de mottenballen gezet.

Gereed voor landing?

De Nederlandse nationale luchthaven is al jarenlang onderwerp van gesprek. Het aantal passagiers neemt gestaag toe. In 2007 gebruikten bijna 48 miljoen passagiers de luchthaven, terwijl dat er in 2000 nog maar iets meer dan 39 miljoen waren. Daarmee komt Schiphol op de vierde plaats van de ranglijst van Europese luchthavens – geen gekke prestatie voor een klein landje aan het water zonder forse thuismarkt. Schiphol heeft zich daarmee een positie als mainport bevochten, maar loopt ondanks uitbreiding met een vijfde baan langzaam tegen de grenzen van zijn capaciteit aan. Ook op veel andere terreinen staat de discussie rond Schiphol niet stil: een beursgang, privatisering en zelfs verplaatsing naar een eiland voor de kust zijn al als opties genoemd. Is dat typisch Nederlands gepolder, of is het een onderdeel van een mondiale trend?

Als we een rondje maken langs de Europese vliegvelden blijkt dat vele zo langzaam tegen het einde van hun levensduur lopen. Schiphol opende in 1967, London Heathrow functioneert sinds 1946 als civiel vliegveld, de oudste terminal die nog in gebruik is, is uit 1955, Paris-Charles-de-Gaulle stamt uit 1974 en de huidige terminalstructuur van Frankfurt is van 1972. In de tussentijd is er natuurlijk wel stevig verbouwd, maar de keuze voor de geografische ligging is soms ingehaald

door veranderde ideeën over geluidsoverlast en toegenomen woningbouw in de omgeving. Daarmee gepaard gaat ruimtegebrek voor verdere uitbreiding. Er worden wel oplossingen geopperd, zoals overloop naar andere vliegvelden of de bouw van nieuwe luchthavens, maar deze discussies blijven veelal bij het formuleren van toekomstscenario's. Op de Amerikaanse markt staan op korte termijn geen grote veranderingen op stapel. Veel maatschappijen krimpen hun capaciteit in, waardoor er op infrastructureel gebied weinig noodzaak is tot grootschalige ingrepen. In Azië vinden er wel opmerkelijke ontwikkelingen plaats. De Japanners hebben de afgelopen jaren vliegvelden op eilanden in zee gebouwd, onder andere bij Nagoya en Kitakyushu, alsof het de gewoonste zaak van de wereld is. Anticiperend op capaciteitsuitbreiding hebben ook andere Aziatische landen de stap gezet om hun oude vliegvelden in of vlak bij de stad te vervangen door grootschalige nieuwbouw. Zo zijn er de afgelopen jaren nieuwe vliegvelden geopend bij bijvoorbeeld Sjanghai, Kanton, Kuala Lumpur en Bangkok, en veel van de overige velden (denk bijvoorbeeld aan Changi Airport bij

De ontwikkeling van de luchtvaart speelt een cruciale rol in de voortgaande trend van globalisering. Steden die nu nog tot de economische periferie worden gerekend, zullen voor de wereldmarkt en het mondiale toerisme worden ontsloten als grootschalig wordt ingezet op de 'point-to-point transit'-strategie.

Reactie? www.agora-magazine.nl

Tabel 1.

Drukste Europese luchthavens naar aantal passagiers per jaar, 2006.

Luchthaven	Aantal passagiers (in miljoenen)
London Heathrow Airport	67,5
Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle	56,8
Flughafen Frankfurt am Main	52,8
Luchthaven Schiphol	46,2
Aeropuerto de Madrid-Barajas	45,5
London Gatwick Airport	34,2
Flughafen München Franz Josef Strauß	30,8
Aeroporto di Roma-Fiumicino	30,2
Aeropuerto de Barcelona	30,0
Aéroport Paris-Orly	25,6

(bron: Airports Council International)

Singapore) behoren tot een nieuwere generatie dan de grote Europese. De Chinese plannen gaan echter nog veel verder. De Civil Aviation Administration of China (CAAC) heeft aangegeven tot 2020 97 nieuwe vliegvelden te willen openen, waaronder een tweede bij Peking waarvan de bouw voor 2010 moeten starten.

A of B

Wie op dit moment een vliegtuig voor langeafstandsvluchten wil aanschaffen, heeft grofweg twee opties: een Airbus of een Boeing. Boeing was in 1970 met de ontwikkeling van de 747, in de volksmond Jumbo Jet genoemd, pionier op het gebied van grote verkeersvliegtuigen. Recent is Boeing echter ingehaald door Airbus, die in 2005 het passagiersvliegtuig A380 presenteerde.

Achter de productie van deze nieuwe toestellen gaan verschillende visies op de ontwikkeling van de luchtvaart schuil. De A380 is vooral geschikt om lange afstanden tussen grote steden af te leggen door zijn onovertroffen capaciteit en vliegbereik: vijftienduizend kilometer met meer dan zeshonderd passagiers, terwijl de 747 plek biedt aan vier- tot vijfhonderd stoelen en duizend kilometer minder ver vliegt. Lig je reisdoel in de buurt van zo'n grote stad, dan moet je vervolgens overstappen op een korte vervolgvlucht of een andere vorm van transport. Dit wordt het 'hub and spoke'-principe genoemd. De gedachte is dat door de grote capaciteit het aantal vluchten kan worden teruggebracht, waarmee ingespeeld wordt op de beperkte ruimte op de vliegvelden en luchtwegen.

Airbus heeft Boeing op achterstand gezet door als eerste vliegtuigen te gaan bouwen van composietmaterialen in plaats van aluminium. Boeings antwoord op de A380 is de ontwikkeling van de 787, maar het zal niet meer lukken om het marktsegment dat door Airbus is veroverd terug te winnen. De 787 is dan ook gebaseerd op een ander luchtvaartmodel: het 'point-to-point transit'-model, waarvan in tegenstelling tot de 'hub and spoke' strategie directe verbindingen met kleinere steden en een hoge frequentie de uitgangspunten zijn. Het vliegbereik van de

787 is vergelijkbaar met dat van de A380, maar hij kan slechts twee- tot driehonderd passagiers per vlucht vervoeren.

Wie de concurrentieslag gaat winnen, is voorlopig onduidelijk. Er vliegen inmiddels twaalf A380's rond en Airbus heeft nog ongeveer tweehonderd openstaande orders. De eerste testvlucht van de 787 heeft nog niet plaatsgevonden, maar er zijn al meer dan negenhonderd orders geplaatst. Ter vergelijking: van de 747 zouden aanvankelijk hooguit vierhonderd exemplaren worden gebouwd, omdat de verwachting was dat supersonische passagierstoestellen zoals de Concorde het toestel overbodig zouden maken. Veertig jaar later blijken er inmiddels meer dan veertienhonderd 747's gebouwd en staan er nog meer dan honderd orders voor de nieuwste variant open. De Concorde heeft het daarentegen niet verder geschopt dan twintig exemplaren, waarvan de meeste zijn terug te vinden in vliegtuigmusea.

Koffiedik

Na de stand van zaken in vogelvlucht te hebben beschouwd, komen de drie besproken aspecten van de luchtvaart samen: zonder groei in de luchtvaart bestellen luchtvaartmaatschappijen immers geen vliegtuigen en is uitbreiding van de infrastructuur geen prioriteit.

Cruciaal voor het door groeien van passagiersaantallen in Europa lijkt de toekomst van de 'low-fare' maatschappijen. Ondanks de recente economische perikelen zal op langere termijn het aantal passagiers in Europa weer gaan groeien, tenzij easyJet en Ryanair op de fles gaan en vliegen voor Jan met de pet weer onbetaalbaar wordt. Om de te verwachten groei te bestendigen, zal in de komende decennia echter wel een inhaalslag op infrastructureel gebied gemaakt moeten worden, want de huidige Europese mainports lijden aan ouderdomsverschijnselen. In de Verenigde Staten zijn de ontwikkelingen 'too close to call', om in verkiezingstermen te spreken. Grote infrastructurele werken staan er niet echt op stapel, groei in de passagiersaantallen lijkt vanwege de economische situatie voorlopig niet haalbaar en welke maatschappijen de dreigingen van bankroet en fusie zullen overleven, is niet te voorspellen. Wie momenteel toch overweegt om zich aandelen in de luchtvaart aan te schaffen, kan zich dan ook het beste richten op Azië. Daar bestaat een duidelijke groeiemarkt en heeft men daarvoor bovendien de ruimte.

Tot slot is het afwachten of het 'low-fare'-principe ook doordringt op transatlantische en andere langeafstandsvluchten, want dat zou het speelveld opnieuw volledig overhoopgooien. En Airbus of Boeing? Dat is voorlopig echt koffiedik kijken.

Rene Biesenbeek (rbiesenbeek@oost-wgm.amsterdam.nl) is werkzaam als beleidsmedewerker openbare ruimte bij stadsdeel Oost-Watergraafsmeer en heeft van oktober 1995 tot januari 2000 eerst als eindredacteur en later als hoofdredacteur bijgedragen aan AGORA.

Olympische Spelen in Nederland

AUTEURS Dennis de Kool & Michel Lobzhanidze

FOTOGRAFIE Dennis de Kool

Eind vorig jaar rondde het NOC*NSF een onderzoek af naar de haalbaarheid van en het draagvlak voor de Olympische Spelen in Nederland. De ambitie om de Olympische Spelen te organiseren is een uitgelezen kans om verschillende uitdagingen daadkrachtig ter hand te nemen.

De wereld om ons heen verandert in hoog tempo. Dat geldt ook voor Nederland. Nieuwe kansen en bedreigingen staan voor de deur. De huidige Nederlandse samenleving reageert verdeeld op de vele veranderingen en vastgesteld kan worden dat pessimistische sentimenten overheersen. Veel mensen kijken liever terug naar de zekerheden van het verleden dan naar de uitdagingen die de toekomst biedt. Voor Nederland zijn die uitdagingen en groot. Belangrijk is daarbij wel dat Nederlanders uit hun schulp kruipen en het land weer een internationale oriëntatie krijgt. Voorafgaand aan de Olympische Spelen van Amsterdam in 1928 was Nederland ook een in zichzelf gekeerd land. Die Spelen hebben de blik van ons land op de wereld letterlijk en figuurlijk verruimd. Ook in deze eeuw kan Nederland een Olympische impuls goed gebruiken.

Uitdagingen

In Nederland moeten verschillende uitdagingen ter hand worden genomen en een Olympische ambitie kan daarin een belangrijke rol vervullen. De politieke uitdaging is het formuleren van een breed gedragen toekomstvisie die kan fungeren als een kompas om Nederland door deze eeuw heen te loodsen. Een dergelijke visie is idealiter niet gebaseerd op de waan van de dag.

Een maatschappelijke uitdaging is het vinden van een thema dat alle Nederlanders bindt. Het organiseren van de Olympische Spelen kan fungeren als gedeelde inspiratiebron, die ons dwingt om met vertrouwen naar de toekomst te kijken. Daarnaast genereert een gedeeld doel veel positieve energie. Bovendien is het vinden van een verbindende

factor cruciaal om een zekere mate van cohesie in de samenleving tot stand te brengen.

De wil om de Spelen in eigen land te organiseren kan ook een motor zijn om de ruimtelijke uitdagingen in het kleine en dichtbevolkte Nederland aan te gaan. Hierbij kan gedacht worden aan het vinden van manieren om duurzaam met de schaarse ruimte om te gaan en het vergroten van de bereikbaarheid van de Randstad. De Olympiade is nadrukkelijk geen doel op zich, maar een aansprekend middel om deze taakstellingen geïntegreerd aan te pakken.

Het grootste topsportevenement ter wereld

De Franse Baron de Coubertin organiseerde in 1896 de eerste 'moderne' Olympische Spelen in Athene. Ruim honderd jaar later is de Olympiade uitgegroeid tot het grootste topsportevenement ter wereld. Het organiseren van de Olympiade is zowel voor de organiserende stad als het gastland een aantrekkelijke investering in de breedste zin van het woord. Niet voor niets verdringen steden elkaar om dit mondiale evenement te mogen organiseren.

Dat is wel eens anders geweest. De Amsterdamse Olympiade in 1928 stuitte met name in confessionele kringen op veel verzet. Men vreesde voor een ontheiliging van de zondag en een toename van de onzedelijkheid door de 'heidensche' Spelen. Uiteindelijk zijn deze Spelen bijzonder succesvol verlopen. Nederland stond op zijn kop en kreeg weer een internationale oriëntatie. Door het Internationaal Olympisch Comité werd Amsterdam 1928 zelfs beschouwd als een ijkpunt in de Olympische geschiedenis. Voor het eerst was er sprake van Spelen waaraan ook vrouwen mochten deelnemen. Ook werd in Amsterdam voor het eerst de Olympische vlam ontstoken: een indrukwekkend symbool.

De theoretische mogelijkheid dat Nederland honderd jaar na dato opnieuw de Olympische Spelen mag organiseren is een mooie gedachte, maar het evenement moet natuurlijk wel concrete baten opleveren die de grote investeringen rechtvaardigen. Ook moeten we onze ogen niet sluiten voor de potentiële risico's. In een recent nummer van AGORA is daarom terecht aandacht besteed aan eventuele ongewenste ontwikkelingen die zich kunnen manifesteren in Olympische steden.

Dat de Olympiade een geldverslindend project is, is een hardnekkige mythe.

Economische en maatschappelijke kansen

De hardnekkige mythe bestaat dat de Olympiade een geldverslindend project is. Dit misverstand komt voort uit het investeringsgerichte karakter van de Spelen. Het kenmerk van investeren is dat de kosten altijd aan de baten voorafgaan. De kosten van infrastructuur zijn bijvoorbeeld zichtbaar, terwijl de baten als gevolg van een verbeterde bereikbaarheid van steden er wel gevoelsmatig wel zijn, maar zich financieel lastig laten berekenen. Daar komt nog bij dat investeringen in



Een drijvend Olympisch dorp?

infrastructuur vaak om andere redenen al noodzakelijk zijn, waardoor deze kostenpost een vertekend beeld oplevert.

Onderzoek heeft uitgewezen dat de pure organisatie van de Olympische Spelen circa 3,2 miljard euro kost. In principe worden deze kosten volledig gedekt door latere inkomsten uit de verkoop van tickets, televisierechten, sponsoring en merchandising. Uit recent onderzoek blijkt verder dat de organisatie van de Olympische Spelen aantoonbaar leidt tot een groei van het bruto nationaal product. Hoogleraar economie Elmer Sterken heeft onlangs berekend dat de Spelen een extra economische groei tot twee procent kunnen opleveren. Ook zorgt het evenement voor groei van de werkgelegenheid. De Olympiade in Athene heeft bijvoorbeeld 65.000 nieuwe permanente banen gecreëerd. Daarnaast genereren de Olympische Spelen met name in de aanloopfase tijdelijke banen voor zowel hoogopgeleide als laagopgeleide arbeidskrachten.

Tot slot moet erop gewezen worden dat de Olympische Spelen ook op de langere termijn indirecte economische baten met zich meebrengen die lastig zijn te berekenen. Een voormalig Olympische stad is bijvoorbeeld aantrekkelijk voor (zakelijke) toeristen. Barcelona is na de Olympische Spelen van 1992 een van de populairste steden van Europa geworden.

Naast economische voordelen zijn er ook maatschappelijke kansen te

benoemen. De Nederlandse samenleving is verdeeld, wat vanuit maatschappelijk oogpunt onwenselijk is. Daarom is er dringend behoefte aan een thema dat alle Nederlanders bindt, en sport verbreedert. Een Olympiade in Nederland kan om die reden een betekenisvolle gezamenlijke uitdaging zijn.

Het project is ook een uitgelezen kans om de multiculturele uitstraling van Nederland op een positieve manier in de schijnwerpers te zetten. De Olympische gedachte is namelijk gericht op versterking van de vriendschapsbanden tussen verschillende volkeren en culturen.

Tot slot kunnen sportieve successen het imago van Nederland in het buitenland positief beïnvloeden. Zeker wanneer we ons bedenken dat de Olympische Spelen in ongeveer 220 landen worden uitgezonden en bijna vier miljard televisiekijkers trekken. In China is van al deze media-aandacht dankbaar gebruikgemaakt om het land en Peking te promoten.

Het binnenhalen van de Spelen is niettemin een uiterst moeilijke opgave en vereist een topsportmentaliteit. Bij een eventuele weg naar een kandidatuur zal moeten worden voldaan aan een aantal belangrijke voorwaarden: het toepassen van innovaties, het benutten van creativiteit, de ontwikkeling van een duurzame infrastructuur, het creëren van een sportklimaat, het realiseren van een breed draagvlak, publiek-privé samenwerking en een regionale oriëntatie.

Ruimtelijke opgaven

Uit onderzoek in opdracht van het ministerie van VROM blijkt dat Nederland ruimtelijk over voldoende mogelijkheden beschikt om een grootschalige evenement als de Olympische Spelen te kunnen organiseren. Dit vergt weliswaar grote, maar haalbare inspanningen. Het aantal gebieden waarbinnen Olympische accommodaties en andere faciliteiten kunnen worden gerealiseerd is echter beperkt. Met name in de Randstad is de ruimte schaars. Dit vraagstuk is nu al actueel en zal in de toekomst steeds urgenter worden. Daarom zal bij iedere activiteit moeten worden gezocht naar creatieve en duurzame manieren om daarmee om te gaan.

Wat de Olympische Spelen betreft kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het gebruik van duurzame materialen en de bouw van tijdelijke of multifunctionele sportcomplexen. De nieuwe Kuip die in Rotterdam-Zuid zal worden gebouwd moet bijvoorbeeld een multifunctioneel stadion worden dat eventueel ook voor de Olympische Spelen kan worden gebruikt. Belangrijk daarbij is dat de capaciteit van sportfaciliteiten tijdelijk kan worden uitgebreid. Ook kan gedacht worden aan een flexibel Olympisch dorp, bijvoorbeeld op cruiseschepen. Niet alleen tijdens de Spelen in Amsterdam, maar ook bij de Spelen in Sydney zijn cruiseschepen als drijvende hotels ingezet. Het behoeft geen toelichting dat een dergelijke oplossing uitstekend past bij onze maritieme traditie. Verder moet goed worden nagedacht over het hergebruik van de sportaccommodaties; om deze faciliteiten achteraf rendabel te kunnen blijven exploiteren is een zekere spreiding noodzakelijk. Een andere belangrijke ruimtelijke opgave voor Nederland is om de bereikbaarheid van de steden te verbeteren. Files kosten nu bijvoorbeeld ongeveer een miljard euro per jaar. Om die reden is het belangrijk om de infrastructuur flink onder handen te nemen. De Olympiade is daarbij een welkome en belangrijke katalysator om na te

denken over innovatieve en milieuvriendelijke mobiliteit. Dat is niet alleen goed voor het milieu, maar ook voor de profilering van ons land en het imago van onze steden. De Olympische Spelen komen per definitie de bereikbaarheid van steden en regio's ten goede. De inwoners van Athene profiteren nog dagelijks van de Spelen die er in 2004 werden gehouden. Dankzij een nieuwe metrolijn en een rondweg voor het autoverkeer werden grote delen van de moeilijk toegankelijke stad ontsloten en bovendien profiteert het hele land van de nieuwe aangelegde luchthaven.

Sportklimaat

Nederland is een sportland. Uit onderzoek blijkt dat sport een belangrijke sector is voor de Nederlandse economie. Sport heeft ook veel indirecte effecten. Sporten is gezond en werkt preventief. De reële verwachting is dat sportieve burgers minder vaak een beroep doen op de kostbare gezondheidszorg. In de nota *Tijd voor Sport (2005)* steunt het kabinet daarom het streven van de sportsector om Nederland te laten horen bij de top 10 landenklassering in de internationale sportwereld.

Het vooruitzicht van een Olympiade in eigen land geeft een extra impuls aan het nationale sportklimaat en moedigt potentiële (top) sporters aan om hun grenzen te verleggen. Het thuisvoordeel levert doorgaans een rijkere medailleoogst op dan gebruikelijk. Sportieve prestaties hebben ook een positieve internationale uitstraling voor Nederland. Denk bijvoorbeeld aan het Oranjelegioen. Verder heeft Nederland al de nodige ervaringen opgedaan met het organiseren van Europese en Wereldkampioenschappen.

Draagvlak

Een andere zeer belangrijke factor is draagvlak, zowel politiek, maatschappelijk als vanuit het bedrijfsleven. In tegenstelling tot 1985-86, toen Amsterdam zich tevergeefs kandidaat stelde voor de Olympiade van 1992, is er op dit moment aanzienlijk meer steun. Minister Van der Hoeven van Economische Zaken heeft onlangs duidelijk gemaakt dat zij de ambitie om de Spelen naar Nederland te halen ondersteunt. Kroonprins Willem-Alexander heeft zich in de media eveneens een warm voorstander getoond. Dat ook lokale overheden kansen zien, blijkt uit de financiële steun van onder andere Rotterdam, Amsterdam en Den Haag voor het Olympisch Plan 2028.

Ook maatschappelijk draagvlak is van belang. Uit recent onderzoek blijkt dat ruim de helft van de Nederlanders voorstander is van het organiseren van de Olympiade in eigen land. Met name jongeren zijn enthousiast. 'Haal de Spelen naar Nederland' kopte onlangs nog een opinieblad. Van een dergelijke stelligheid was een aantal jaren geleden nog geen sprake.

Daarnaast is een actieve rol van het bedrijfsleven een doorslaggevende factor. Montreal, de organisator van de Olympiade in 1976, maakte bijvoorbeeld de fout om de Spelen uitsluitend met overheidsmiddelen te financieren. Als gevolg hiervan werd de overheid, en later de belastingbetaler, met alle lasten opgezadeld. De les die hieruit getrokken moet worden is dat de mogelijkheden van publiek-private samenwerking optimaal moeten worden benut. In Los Angeles (1984), Barcelona (1992) en Atlanta (1996) bleek de actieve rol van het



bedrijfsleven een belangrijke succesbepalende factor te zijn. Los Angeles hield bijvoorbeeld 335 miljoen dollar over aan de Spelen als gevolg van een slimme marketingstrategie. Voor de overheid is strak budgetbeheer van groot belang. In Athene was bijvoorbeeld sprake van onwenselijke budgetoverschrijdingen. Zorgvuldig financieel beheer is dus noodzakelijk. Zuinigheid en soberheid passen overigens goed bij

In nummer 2 van 2008 presenteerde AGORA een themasectie die in het teken stond van de betekenis en gevolgen van de Olympische Spelen voor de organiserende gaststeden.

Zie www.agora-magazine.nl voor meer informatie.

de Nederlandse mentaliteit.

Regionale oriëntatie

Tot slot is het van belang dat verschillende overheden gezamenlijk optrekken en hun lobbykracht richting het Internationaal Olympisch Comité bundelen. Hoewel de Spelen op papier in één stad worden gehouden, is in de praktijk vaak sprake van een zekere mate van spreiding. Bij de meest recente Spelen zijn de voetbalwedstrijden bijvoorbeeld niet in Peking gespeeld en werden de dressuurnummers in

Hongkong afgewerkt. Het spreiden van topsportaccommodaties biedt dus kansen voor verschillende steden en regio's. In de toekomst is het niet ondenkbaar, en misschien wel noodzakelijk, dat de Randstad zich als één 'stad' profileert in de toenemende concurrentiestrijd met andere wereldsteden. Een mogelijke valkuil die in het Olympisch Plan 2028 van het NOC*NSF wordt genoemd, is dat één organisatie, stad of partij het project naar zich toetrekt of claimt. Een discussie over concrete locaties is momenteel overigens nog niet aan de orde.

Het willen organiseren van het grootste sportevenement ter wereld getuigt van grote ambities. Volgens sommigen is dit ambitieniveau te hoog en is Nederland te klein voor dit evenement. Een dergelijke redenering getuigt van zelfonderschatting. Een vergelijking met Griekenland toont dit voldoende aan. Een gezonde samenleving moet echter, net als topsporters, bereid zijn om boven zichzelf uit te stijgen. Nederland moet ambitieuzer worden en de 'zesjescultuur' achter zich laten. Hiermee is nadrukkelijk niet gezegd dat de wens om de Olympische Spelen te organiseren ook per definitie de toewijzing tot gevolg moet hebben. De belangrijkste vraag is niet of de Olympische droom gerealiseerd wordt, maar hoe de samenleving invulling geeft aan die ambitie.

Dennis de Kool (dekool@fsw.eur.nl) is als onderzoeker verbonden aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Michel Lobzhanidze (michel.lobzhanidze@vng.nl) is als beleidsmedewerker verbonden aan de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Beide auteurs hebben het artikel op persoonlijke titel geschreven.

Literatuurselectie

- Brunet, F. (1995) An economic analysis of the Barcelona '92 Olympic Games: resources, financing, and impact. Universitat Autònoma de Barcelona.
- Haynes, J. (2001) Socio-economic impact of the Sydney 2000 Olympic Games. Paper voor Seminar of the International Chair in Olympism. Universitat Autònoma de Barcelona.
- Karssenberg, H. (2008) Olympisch Gebied Amsterdam: inspirerend sinds 1928. AGORA 24, 2, 27-29.
- Kool, D. de, & M. Lobzhanidze (2008) Spelen goed voor sport, werk en moraal. NRC Handelsblad, 18 augustus 2008.
- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (2005) Tijd voor sport: bewegen, meedoen, presteren. Den Haag.
- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (2008) De economische betekenis van sport in Nederland. Den Haag.
- Ministerie van VROM (2008) Schetsboek ruimte voor Olympische plannen. Den Haag.
- PricewaterhouseCoopers (2004) European Economic Outlook June 2004.
- Scheldwacht, R. (2008) De Olympische lobby. HP/De Tijd, week 33, 5 augustus 2008, 22-27.
- Werkgroep NOC*NSF (2006) Olympisch Plan 2028: het sportklimaat op Olympisch niveau. Arnhem.

De AGORA-redactie wordt gevormd door ongeveer vijftientig vrijwilligers: studenten, promovendi, postdocs en jonge professionals gespecialiseerd in een van de sociaalruimtelijke academische disciplines. Een aantal van hen is belast met de kerntaken hoofdredactie, eindredactie, penningmeesterschap en secretariaatswerkzaamheden.

Wij zijn op zoek naar een Eindredacteur die per direct kan beginnen.

Onze eindredacteur is de spil in de productie van het tijdschrift, die enerzijds contact onderhoudt met de redacteurs van de uiteenlopende deelredacties en anderzijds met de vormgevers. Hij of zij is verantwoordelijk voor de taalkundige kwaliteit van het blad en bewaakt de consistentie van de huisstijl, wat inhoudt dat teksten van redacteurs en gastauteurs moeten worden geredigeerd en de lay-out moet worden beoordeeld. Daarnaast informeert de eindredacteur de hoofdredactie over de voortgang van het productieproces en geeft aan wanneer bijsturing vereist is.

Wie zoeken wij?

- iemand die affiniteit heeft met de sociaalruimtelijke disciplines planologie, geografie en stadssociologie en bij voorkeur een opleiding in een van die studierichtingen volgt of recent heeft afgerond.
- iemand die de Nederlandse taal uitstekend beheerst en in staat is kritisch te kijken naar het taalgebruik van anderen. Een afgeronde opleiding journalistiek en/of ervaring met het voeren van (eind)redactie is vanzelfsprekend een pré.
- iemand die om kan gaan met perioden van piekbelasting en deadlines.

Wat bieden wij?

- Een inspirerende omgeving van masterstudenten, promovendi en jonge professionals uit de beleids- en advieswereld die enthousiast zijn over hun vak en op basis van vrijwilligheid een deel van hun vrije (avond)uren in het tijdschrift steken.
- De mogelijkheid om in korte tijd een divers professioneel netwerk op te bouwen.
- Een aantrekkelijke vergoeding voor eindredactionele werkzaamheden.

Meer weten?

Voor meer informatie kun je contact opnemen met *Jesper van Loon (hoofdredacteur)*. Je kunt je interesse kenbaar maken door te reageren via hoofdredacteur@agora-magazine.nl of ons postadres *Redactie Tijdschrift AGORA, Faculteit Geowetenschappen, Universiteit Utrecht, Postbus 80115, 3508 TC Utrecht*.

AGORA

Burgerparticipatie in Denemarken en Italië

AUTEUR & FOTOGRAFIE Federico Savini

Burgerparticipatie in stedelijk regeneratiebeleid moedigt de betrokkenheid van buurtbewoners in besluitvormingsprocessen aan. In dit artikel wordt bekeken hoe de organisatie van het participatieproces de graad van bereikte 'empowerment' beïnvloedt.

Op de politieke agenda van Europese steden vormt het versterken van de lokale democratie en de maatschappelijke weerbaarheid van gemeenschappen in de besluitvorming tegenwoordig een prioriteit (en retoriek). Dit wordt aangeduid met de term 'empowerment'. Hoewel het aantal en de verscheidenheid van participatieve projecten verschillen, lokken ze voortdurend debat uit over de effectiviteit ervan. De theoretische verwarring omtrent effecten, processen en participatievormen is deels te wijten aan een gebrek aan gedegen empirische evaluatie.

Met dit artikel wil ik een bescheiden bijdrage leveren aan het debat over burgerparticipatie door twee praktische voorbeelden te bespreken en daarmee een antwoord te geven op de vraag of de manier waarop participatie wordt georganiseerd de mate van 'empowerment' beïnvloedt. De voorbeelden die hier besproken worden hebben betrekking op gemeenschapsparticipatie bij de implementatie van gebiedsgerichte regeneratieprogramma's. Deze stedelijke beleidsvormen hebben gemeen dat ze het strategische belang benadrukken van lokale groepen in de plannings- en uitvoeringsfase. Het bestuderen van beleid met sterk contextspecifieke doelstellingen stelt evenwel analytische grenzen aan de vergelijkbaarheid van de projecten. Hier worden de institutionele structuren besproken die in het kader van Kvarterløft en Neighbourhood Contract II, respectievelijk een Deens en een Italiaans nationaal gebiedsgericht programma, werden geïmplementeerd. Kvarterløft is een stedelijk regeneratieprogramma dat is opgezet in 1997, aanvankelijk voor twaalf gebieden in Denemarken. Neighbourhood Contract II is een soortgelijk initiatief. Het werd in het leven geroepen door het Italiaanse ministerie voor infrastructuur en

transport en was specifiek bedoeld om het opknappen van een wijk met sociale woningen te koppelen aan sociale betrokkenheid. De data zijn verzameld tijdens onderzoek in Mimersgade in Kopenhagen en Molise-Calvairate in Milaan. Beide wijken liggen in het oude stadscentrum.

'Endowment' en 'empowerment'

Participatie door gemeenschappen vindt niet in een organisatorisch vacuüm plaats. Burgers, kennis, knowhow en sociaal kapitaal, voor stedelijk regeneratiebeleid allemaal relevante concepten, moeten verzameld, gestuurd en ingezet worden in overeenstemming met de specifieke doelen van regeneratie en sociale betrokkenheid. Ten behoeve daarvan worden door gemeentes lokale arena's voor participatie opgericht.

Participatie kan worden ontleend door een onderscheid te maken tussen 'endowment' en 'empowerment'. In het beleid en de wetenschappelijke literatuur wordt vooral stilgestaan bij het politieke belang van participatie door burgers en hun wensen met betrekking tot de besluitvormingsprocessen. De focus ligt dus op 'empowerment': een concept dat specifiek verwijst naar bevordering van gelijkwaardigheid en openheid van het politieke proces voor traditioneel ondervertegenwoordigde groepen. Het refereert aan de mate waarin lokale belanghebbenden de politieke agenda, de gebruikte strategieën en vooral de uitvoering van de plannen voor regeneratie effectief kunnen beïnvloeden.

Het concept van 'endowment' preciseert dit. In beleid worden daarmee de structuren en maatregelen bedoeld die in het leven worden geroepen om de besluitvormingsarena's toegankelijk te maken. Dit is een voorwaarde waaraan noodzakelijk moet worden voldaan voordat 'empowerment' kan plaatsvinden. Om participatie te realiseren moeten de uitgangspunten en doelstellingen daarvan worden vertaald in formele regels en een tijdsplanning. Bovendien moeten professionals erop toezien dat het participatietraject zijn vruchten afwerpt door te bemiddelen in meningsverschillen, ideeën en beslissingen te stimuleren en participatie in het vervolgtraject te promoten.

De structuren en governancemaatregelen voor gemeenschapsparticipatie en -consultatie verschillen van geval tot geval. Het vormgeven van een participatieve arena is een complexe opgave waarbij moet worden stilgestaan bij de selectie en uitsluiting van participanten en bij de rol van formele representatie en informele netwerken.

In mijn casestudie ga ik ervan uit dat de vormgeving en het functioneren van participatie cruciale elementen zijn om de 'empowerment' van gemeenschappen in besluitvormingsprocessen te kunnen evalueren. Desondanks ben ik me ervan bewust dat de openheid van deze processen niet de enige voorwaarde is om 'empowerment' te realiseren: de beschikbaarheid van middelen, ruimtes en deskundigheid garanderen met andere woorden niet automatisch dat politiek handelen een relevant effect heeft.

Denemarken: Kvarterløft

Bij het Kvarterløftprogramma in Mimersgade spelen drie instituties een belangrijke rol: de stuurgroep, de werkgroepen en het stadssecretariaat. De stuurgroep is de belangrijkste actor die de lokale belanghebbenden representeert: buurtbewoners, sociale huisvestingsraden en

andere lokale groeperingen. De leden worden op basis van een evaluatie van het netwerk van lokale actoren geselecteerd door het stadssecretariaat, dat de stadsprojecten coördineert. Drie leden worden formeel verkozen tot hoofd van de stuurgroep. Daarnaast zijn ook gemeentelijke departementen (planning, publieke ruimte, veiligheid et cetera) en overheidsbureaus – zonder vetorecht – in de stuurgroep vertegenwoordigd om technische en niet-technische kennis samen te brengen.

De stuurgroep is de formele 'endowment' van de lokale bevolking, die het regeneratieplan voor haar eigen buurt goedkeurt en ontwerpt. De beslissingen van de stuurgroep hebben formele waarde, al kunnen ze wel worden herroepen door de gemeentelijke departementen als dat in het belang is van een coherent stadsontwikkelingsplan. De groep stuurt als zodanig de gehele interventie aan. Het is het eerste orgaan dat wordt opgericht nadat het projectplan voorlopige goedkeuring heeft gekregen van het ministeriële secretariaat voor stedelijke regeneratie. De werkgroepen gaan een rol spelen als de plannen moeten worden uitgewerkt. Hun taak ligt operationeel in het verlengde van de stuurgroep. Een van hun functies is het verzamelen van voorstellen van de lokale bevolking, bijvoorbeeld: "mijn zoon wil een voetbalveld!" Daarnaast is het aan hen om vrijwilligers en gemotiveerde bewoners te werven om de projecten te implementeren, zoals een weekend de straten schoonvegen. Hoewel de stuurgroep formeel de plaats is waar burgerparticipatie vorm krijgt, is een institutionele link met het stadssecretariaat noodzakelijk,

omdat deze de ruimtelijke en sociale plannen die geformuleerd worden moet coördineren en integreren in de ruimere stedelijke ontwikkeling. Op lokaal niveau wordt de gemeente vertegenwoordigd door het lokale Kvarterløftsecretariaat. De functies van dit orgaan zijn specifiek en in sterke mate technisch van aard. Het secretariaat beschikt over een vast budget voor implementatie van de plannen van de stuurgroep, stuurt de menselijke, financiële en sociale middelen die de lokale activiteiten ondersteunen en zorgt voor de faciliteiten voor publieke bijeenkomsten. Het lokale Kvarterløftsecretariaat verbindt de stuurgroep, die het assisteert, met de gemeente, die richtlijnen geeft in overeenstemming met het gemeentelijke plan.

De belangrijkste figuur in het lokale secretariaat is de projectleider, die functioneert als de vertegenwoordiger van de gemeente in de buurt. De projectleider wordt benoemd door de gemeente en heeft zitting in zowel de stuurgroep als in het gemeentelijke overleg van projectleiders, die voor andere gebieden zijn aangesteld. Hij of zij vormt zo de schakel tussen de gemeentelijke richtlijnen en de lokale stuurgroep.

Italië: Neighbourhood Contracts II

In Molise-Calvairate is er geen sprake van één specifieke groep die de helder gedefinieerde functie heeft de belangen van de buurt te vertegenwoordigen. Een stuurgroep zoals in Mimersgade is er dus niet. Wel is er een duidelijker onderscheid tussen technici en lokale maatschappelijk belanghebbenden. Op lokaal niveau zijn er drie hoofdfuncties die uitgevoerd moeten worden: toezicht, coördinatie en uitvoering.



Molise-Calvairate, Milaan.



Mimersgade, Kopenhagen.

Om te beginnen wordt het toezicht houden en monitoren uitgevoerd door het Neighbourhood Contract comité. De functie van dit comité is het melden van de plannen aan het departement van de gemeente dat belast is met de coördinatie van alle projecten in de stad, maar neemt niet actief deel aan de lokale activiteiten. De samenstelling is met vertegenwoordigers van de gemeente, sociale huisvestingsorganisaties en woningbouwcorporaties institutioneel redelijk gemengd.

De lokale coördinatie, het management en de bemiddeling wordt verzorgd door het zogenoemde buurtlab, vergelijkbaar met het Deense lokale Kvarterløftsecretariaat in de zin dat het richtlijnen geeft en de lokale gemeenschappen ondersteunt. De samenstelling verschilt echter enigszins. In Italië is het buurtlab volgens de officiële documenten een 'plaats' voor consultatie, informatie en advies en wordt ook wel de overlegarena genoemd. Kort gezegd is het een groep van benoemde professionals die contact onderhoudt met de bewoners door het verstrekken van documentatie, bijeenroepen van vergaderingen, verspreiden van flyers et cetera, en die verbonden is aan verschillende werkgroepen. In het geval van Milaan wordt deze functie uitbesteed aan een stichting die zorgt voor de professionals en de logistiek.

Ten slotte spelen de werkgroepen een rol in de uitvoeringsfase van het participatieproces. De workshops in Milaan zijn vergelijkbaar met de Deense: het zijn relatief kleine groepen, in de bestudeerde gevallen vijf tot zes personen, die specifieke buurtkwesties aansnijden en bediscussieren. Ze bespreken breed uiteenlopende zaken: van verkeer tot vuilnis, van veiligheid tot bijstand aan ouderen, van infrastructuur tot openbare ruimte en van management van sociale huisvesting – van speciaal belang in Molise-Calvairate – tot multiculturele integratie. De leden van deze groepen worden niet formeel en centraal geselecteerd, en het staat iedereen vrij om deel te nemen. Vertegenwoordigers van de werkgroepen nemen periodiek deel aan een plenaire zitting ten behoeve van de coördinatie. Deze bijeenkomsten zijn informeel en bereiden rapporten en vragen voor voor de gemeente.

De thematisch georganiseerde bijeenkomsten van de werkgroepen in Molise-Calvairate zijn de belangrijkste momenten van participatie en debat tussen lokale bewoners en overige actoren. Ze behandelen de kwesties echter op een niet-technische manier en hebben slechts twee functies: het informeren van burgers over plannen en alternatieve scenario's en het verzamelen van de nodige feedback daarop en het realiseren van lokale activiteiten.

Effecten van participatiewijze

Een gedetailleerde bestudering van de organisatiestructuren voor participatie door de gemeenschap in twee gebiedsgerichte initiatieven stelt ons beter in staat de verschillen in uitkomst in 'empowerment' te begrijpen. Tabel 1 vat de functies van de institutionele vormen samen en geeft de belangrijkste verschillen weer. Daarbij valt vooral de afwezigheid op van een geformaliseerde stuurgroep in het Italiaanse Neighbourhood Contract II en de verschillen in de rol en organisatie van het lokale Kvarterløftsecretariaat en het buurtlab.

Publieke agentschappen, lokale gemeenschappen, non-profit sector en lokale bewoners vormen samen de stuurgroep. Zoals gezegd is het deze groep die de beslissingen neemt, elke keuze in het lokale plan moet eerst worden goedgekeurd. De aan- of afwezigheid ervan zou daarom verschillen in de uitkomst van 'empowerment' kunnen hebben.

De afwezigheid van zo'n institutie in Milaan leidt tot een verminderd niveau van 'empowerment' in de lokale besluitvorming. De relatie tussen de gemeentelijke richtlijnen (en die van de sociale huisvestingsmaatschappij) en de wensen van de lokale groeperingen is niet geformaliseerd. Lokale belanghebbenden hebben daardoor geen enkel effectief vetorecht bij de te nemen beslissingen, en de onderhandelingen worden niet gestuurd door principes van representatie. In het buurtcomité of het buurtlab is de integratie van technici en burgergroeperingen niet gewaarborgd, en de werkgroepen waarin lokale actoren zich verzamelen lijken slechts een informatieve rol te spelen. Gemeenschappen voelen zich machteloos, omdat ze in feite geconfronteerd worden met beslissingen die al genomen zijn.

De aanwezigheid van een stuurgroep is geen wondermiddel. De relatief hoge graad van 'empowerment' die het toelaat, kan conflicten genereren tussen (technische) gemeentelijke plannen en lokale verzoeken. Als de 'macht' van de stuurgroep botst met die van het lokale secretariaat of de projectleider, de vertegenwoordiger van de gemeente, kan dat de implementatie van plannen in de weg staan. Door de (verwachte) gelijkwaardigheid in onderhandelingspositie van de twee actoren kunnenrijvingen moeilijk worden opgelost.

De verschillende functies en samenstellingen van het lokaal secretariaat en het buurtlab hangen direct samen met de aan- dan wel afwezigheid van een stuurgroep. Het buurtlab vertegenwoordigt niet de gemeente, maar voorziet in organisatorische capaciteit en middelen voor communicatie met de lokale gemeenschappen. Derhalve is er geen projectleider die bevoegd is om de formele plannen van de gemeente en lokale verzoeken met elkaar in overeenstemming te brengen. Dit kan leiden tot verschillende problemen, waaronder moeilijkheden in het coördineren van lokale en gemeentelijke plannen, gebrek aan oplossend vermogen bij conflicten tussen de verschillende niveaus en, meer in het algemeen, een minder gereguleerd contact tussen lokale actoren en de gemeentelijke autoriteiten. Door de afwezigheid van zo'n verantwoordelijke figuur bestaat de kans dat lokale gemeenschappen onbeholpen achtergelaten worden. In de officiële documenten wordt de aanwezigheid van een projectleider in Kopenhagen gemotiveerd door de noodzaak een consensus te bereiken – of, in een meer kritische benadering, daarop aan te sturen – en om de gemeentelijke autoriteit en coördinatie op lokaal niveau te vertegenwoordigen.

Tabel 1.

Samenvatting van de verschillen in participatiestructuur in Denemarken (DK) en Italië (IT).

Structuur	Functies		Verschillen in de casestudies
Stuurgroep	Definiëring van het gebiedsontwikkelingsplan	DK	Formeel geselecteerde leden – interne regels
		IT	Afwezig
Buurtlab / Lokaal Secretariaat	Ondersteunen van de projectimplementatie, informatie-, promotie- en adviesfunctie Participatie teweegbrengen en hanteren	DK	Projectleider (vertegenwoordiger van het Secretariaat) – tewerkgesteld door de gemeente
		IT	Lokale ruimte voor consultatie en overleg, geleid door een non-profit organisatie
Werkgroepen	Praktische vertaling Discussie en activisme		Geen substantiële verschillen. Mogelijke verschillen in discursieve dynamieken en gedragingen van de stakeholders
Buurtcommissie	Controle en coördinatie van het participatieproces	DK	Functie geïntegreerd in de Stuurgroep
		IT	Specifieke technische en politieke raad

In het voorgaande is een kort overzicht gegeven van de organisatorische structuren voor burgerparticipatie in twee gebiedsgerichte regeneratie-interventies. Het belangrijkste doel daarvan was het belang te benadrukken van nauwkeurig onderzoek van lokale institutionele regelingen voor het beoordelen van effectieve 'empowerment'. Een kritisch inzicht met betrekking tot dit concept kan echter niet om sommige andere variabelen heen.

Ten eerste is een betere analyse van de mechanismen van governance op verschillende beleidsniveaus noodzakelijk om de effectieve rol die gemeenschappen spelen in stedelijke regeneratieprocessen te kunnen evalueren. De complexiteit van het beleidsmaken moet onderzocht worden, van het opstellen van de beleidsagenda tot en met de beleidsevaluatie.

Daarnaast moeten de contextspecifieke sociale, economische en politieke karakteristieken in acht worden genomen om te kunnen bepalen welke manier van organiseren in de gegeven situatie het meest geschikt is. Dit is gebaseerd op het uitgangspunt dat het gewoonweg kopiëren van instituties van de ene naar de andere context hoe dan ook ongewenst is.

Tot slot moet bij het onderzoek naar 'endowment'-mechanismen de invloed van het welvaartsregime in ogenschouw worden genomen. Kennis van de interactie tussen de publiek-private en de non-profit sector in het verleden is essentieel bij het begrijpen waarom actuele interactieve dynamieken, zoals conflicten, overeenkomsten en coördinatie, hun specifieke vormen aannemen.

Federico Savini (tunion@libero.it) behaalde een interuniversitair masterdiploma Comparative Urban Studies aan de Università degli Studi di Urbino en volgt momenteel een Research

Master in Metropolitan Studies aan de Universiteit van Amsterdam. Vertaald uit het Engels door Sarah Meys en Jesper van Loon.

Literatuurselectie

- Atkinson, R. & S. Lejeune (2001) Area-based urban policy initiatives: The role of resident participation in England and France. Paper voor de Danish Building and Urban Research/EURA Conference 'Area-based initiatives in contemporary urban policy: innovations in city governance', Kopenhagen, 17-19 mei 2001.
- Dahl, R.A. (2005) Who Governs? Democracy and power in the American city. New Haven: Yale University Press.
- Engberg, L.A. & S. Bayer (2001) The two faces of consensus-steering. Paper voor de Danish Building and Urban Research/EURA Conference 'Area-based initiatives in contemporary urban policy: innovations in city governance', Kopenhagen, 17-19 mei 2001.
- Parkinson, M. (1998) Combating social exclusion: Lessons from area-based programmes in Europe. Bristol: The Policy Press. York: Joseph Rowntree Foundation.
- Shirlow, P. & B. Murtagh (2004) Capacity-building, representation and intracommunity conflict. *Urban Studies* 41, 1, 57-70.
- Sørensen, E. & J. Torfing (2003) Network politics, political capital and democracy. *International Journal of Public Administration* 26, 6, 609-643.

De x-factor van de meergezinswoning

AUTEURS Matthijs van Ginneken & Marlien Oderkerk

FOTOGRAFIE Marlien Oderkerk

In Amsterdam Nieuw-West worden veel nieuwe meergezinswoningen gebouwd. Waar moet een meergezinswoning in Nieuw-West aan voldoen om aan te sluiten bij de woonwensen van mensen met midden- en hoge inkomens?

De gemeente Amsterdam heeft de ambitie om door het aantal nieuwe meergezinswoningen in Nieuw-West flink te verhogen, mensen met midden- en hoge inkomens naar dit deel van de stad te lokken. Dit artikel gaat in op de vraag hoe de meergezinswoning op basis van succes- en faalfactoren het beste kan worden ingezet om deze specifieke ambitie te realiseren. Om dit te bepalen is aan de hand van beleidsdocumenten, afzetanalyses, interviews en projectobservaties bestudeerd hoe de meergezinswoning in de praktijk bijdraagt aan het aantrekken van de welvarende stedeling.

Amsterdam Nieuw-West is gebouwd in de wederopbouwperiode. Dit deel van de stad kampt tegenwoordig met diverse leefbaarheidsproblemen. De gemeente heeft al enige tijd de ambitie om de problemen in Nieuw-West aan te pakken onder de noemer 'Richting Parkstad 2015'. De vernieuwingsoperatie is in 1996 begonnen en is gestoeld op de pijlers fysiek, sociaal en economisch. De belangrijkste opgave is het netto toevoegen van 11.000 woningen door middel van sloop en nieuwbouw. Dit zullen voornamelijk grotere huur- en koopappartementen zijn in de vrije sector, waardoor het aandeel sociale huurwoningen zal slinken.

De gemeente wil rijkere bewoners aantrekken en voor de stad behouden door in te spelen op de woonvraag van deze bevolkingsgroep. In de loop van de tijd is geconstateerd dat deze groep moeite heeft met het vinden van een geschikte woning doordat de kwaliteit van het aanbod tekortschiet. Voor een deel van Nieuw-West bestaat de beleidskeuze uit het verdichten van het bestaande gebied door het toevoegen van meergezinswoningen met de intentie het gebied stedelijker te maken. De gedachtegang van de gemeente is dat door

het verhogen van de stedelijkheid van de randen van de stad deze aantrekkelijker worden voor de rijkere stedeling. Op deze manier kan een deel van Nieuw-West een alternatief worden voor bijvoorbeeld de grachtengordel. De gemeente is er zeker van dat de randen van de stad geschikt zijn als stedelijke woonomgeving en aansluiten bij de woonwensen van de rijkere stedeling. Met deze strategie wordt de woningvoorraad in Nieuw-West wat betreft prijscategorie veelzijdiger en verandert het sociaaleconomisch profiel van het gebied. Zo wordt uitvoering gegeven aan de stedelijke vernieuwing en wordt de leefbaarheid van Nieuw-West verbeterd.

De verstedelijking van Amsterdam Nieuw-West verloopt niet zonder slag of stoot.

Afzetanalyse

In de afgelopen jaren zijn er in Nieuw-West behoorlijk grote nieuwbouwprojecten uitgevoerd, die niet altijd even succesvol verliepen. Vooral in de periode 2001-2004 deden zich bij een aantal projecten ernstige afzetproblemen voor. Het besluit van de gemeente om in Nieuw-West te verdichten en verstedelijken verloopt niet zonder slag of stoot: ondanks de grote vraag naar woningen in Amsterdam blijkt de vraag naar appartementen in dit gebied niet groot te zijn. Voor het slagen van het vernieuwingsbeleid voor Nieuw-West is een beter inzicht in de succes- en faalfactoren van de meergezinswoning gewenst. In 2005 zijn er in Nieuw-West 1.363 woningen gebouwd in de marktsector, waarbij het ging om 92 procent meergezinswoningen en 8 procent eengezinswoningen. Het aandeel koopwoningen was in 2005 89 procent tegen 11 procent huurwoningen. Het grootste deel van de nieuwe woningen (69 procent) valt in de prijsklasse €135.000 tot €244.000, het goedkope en middensegment. De gemiddelde verkoopprijs per vierkante meter is €2.203, terwijl dit in Amsterdam-Centrum €3.882 is. Van de eengezinswoningen werd 89 procent in hetzelfde jaar afgezet. De afzet van meergezinswoningen ligt met 62 procent een stuk lager.

In 2006 was de situatie niet veel anders. Er werden 1.320 nieuwbouwwoningen aangeboden, waarvan 94 procent meergezinswoningen en 6 procent eengezinswoningen. Het betroffen 1.159 koopwoningen en 161 huurwoningen (88 en 12 procent). De gemiddelde verkoopprijs per vierkante meter in Nieuw-West bedraagt in dit jaar €2.130 en in Amsterdam-Centrum €3.800. Het percentage woningen in het goedkope en middensegment is in 2006 hoger met een aandeel van 75 procent. Verder is de afzet van eengezinswoningen 96 procent en die van meergezinswoningen 76 procent.

In 2007 liep de woningproductie terug. Er werden 1.174 woningen aangeboden, waarvan 980 koopwoningen (83 procent) en 194 huurwoningen (17 procent). Er werden relatief meer eengezinswoningen aangeboden (21 procent) dan in de jaren daarvoor. Verder is opvallend dat de verkoopsnelheid in Nieuw-West lager is dan in de rest van de



De rommeligheid van de vele bouwwerkzaamheden bevordert de verkoop van nieuwe woningen niet.

stad. Woningen worden relatief lang aangeboden (gemiddeld 291 dagen in 2005), hoewel er wel een duidelijk verschil is tussen diverse nieuwbouwprojecten in Nieuw-West.

Mismatch

Hoewel de tijd dat woningen te koop of te huur worden aangeboden soms lang is, worden de meeste woningen uiteindelijk wel afgezet. Dit betekent echter niet dat het aantrekken van de midden- en hoge inkomensgroepen gelukt is. De relatief welvarende mensen die wel naar Nieuw-West verhuisden, geven aan dit vooral te doen vanwege de goedkope woningen in een groene omgeving. Kennelijk zijn er nauwelijks nieuwe bewoners die komen vanwege het nieuwe stedelijke woonmilieu. Mensen geven aan dat Nieuw-West te ver van het centrum ligt.

De grootste groep die een nieuwe woning in Nieuw-West betreft, heeft een relatief laag inkomen en een zwakkere sociaaleconomische positie. De gewenste vraagprijs voor koopwoningen ligt rond de €165.000. Uit de afzetanalyse blijkt dat veel woningen van nieuwbouwprojecten een aantal keer in prijs dalen voordat deze uiteindelijk verkocht worden. Kennelijk worden de duurdere woningen in deze buurten nog niet verkocht. Uit de verkoopovereenkomsten blijkt dat een nieuwbouwwoning in Nieuw-West in 70 procent van de gevallen wordt verkocht aan een bewoner uit Nieuw-West. De woningen worden dus niet afgezet aan de gewenste doelgroep, maar voor een lagere prijs aan huidige

bewoners. Daar komt nog bij dat het maar deels lukt om de huidige bewoners met middeninkomens vast te houden. Waarschijnlijk verlaten veel gezinnen Nieuw-West, omdat zij graag in een eengezinswoning willen wonen die ze in Nieuw-West niet kunnen vinden. In de praktijk blijkt dus dat de uitstroom van deze inkomensgroep nog steeds gaande is. Dit betekent dat er nauwelijks verbetering optreedt van de sociaaleconomische positie van het gebied. Het aantrekken van nieuwe bewoners uit andere delen van de stad lukt niet goed.

In Nieuw-West worden dus twee doelgroepen, de huidige en de nieuwe bewoners, geconfronteerd met de meergezinswoning. Voor beide sluit het aanbod niet geheel aan op de vraag. Op dit moment is de grootschalige vernieuwingsoperatie vooral een vernieuwing op wijkniveau, aangezien met name huidige bewoners de nieuwbouwwoningen betrekken. Dit is vooral omdat zij graag in Nieuw-West willen blijven wonen en niet omdat zij per se een koopappartement willen. De voorkeur van de huidige bewoners gaat namelijk uit naar eengezinswoningen, huurwoningen en nieuwbouw.

Ook voor de nieuwe bewoner is de meergezinswoning in zijn huidige vorm niet aantrekkelijk. Het beleid is erop gericht midden- en hoge inkomens aan te trekken, maar die blijven vooralsnog in groten getale weg. Hiervoor is een aantal factoren aan te wijzen.

Veel van de projecten verwijzen naar stedelijkheid en de meeste woningen zijn in wezen geschikt voor gezinnen. Gezinnen dragen echter maar in beperkte mate bij aan de vorming van de gewenste

stedelijke woonomgeving. De meergezinswoningen die nu worden gebouwd, dragen hierdoor onvoldoende bij aan het vormen van een hoogstedelijk woonmilieu dat vergelijkbaar is met het centrum van Amsterdam. Het stedelijke milieu dat nu aanwezig is in Nieuw-West is van een andere aard dan bewoners met midden- en hoge inkomens zich wensen en waar een grotere vraag naar ontstaat. Hoewel veel meergezinswoningen worden gebouwd, ontstaat nog niet direct het stedelijke woonmilieu dat potentiële kopers uit andere delen van Amsterdam en de regio motiveert in Nieuw-West te komen wonen. Opvallend is ook dat de woondichtheid weliswaar toeneemt, maar de dichtheid van andere functies niet. De toename van het aantal bedrijven, winkels en kleine ondernemingen loopt niet gelijk op met de groei van het aantal woningen, terwijl dit juist factoren zijn die de levendigheid in de wijk kunnen verbeteren.

Succesfactoren

Op basis van de hierboven beschreven mismatch tussen de vraag en het aanbod kan een aantal factoren worden benoemd die een bijdrage kunnen leveren aan het slagen van de vernieuwingsoperatie in Nieuw-West. Sommige gelden specifiek voor de beoogde doelgroep, terwijl andere meer in het algemeen bijdragen aan de afzet van woningen van een project.

In de eerste plaats moet de doelgroep voor de meergezinswoning helder zijn. Aandacht daarvoor vanaf het begin van de planontwikkeling maakt de koppeling tussen vraag en aanbod minder ondoorgrondelijk. Zoals duidelijk is geworden, stellen de huidige bewoners van Nieuw-West hele andere eisen aan de meergezinswoning dan de nieuwe rijkere stedeling. Deze groep verwacht meer luxe en kwaliteit, terwijl de huidige bewoner de meergezinswoning zo functioneel mogelijk wil houden voor het gezin. Gerichter aandacht schenken aan de woonwonen



Nieuwbouwproject De Stadstuinen in Osdorp.

van de doelgroep is een belangrijke strategie om per locatie op maat te kunnen bouwen. Door de pijlen te richten op deze strategie kan beter voorkomen worden dat de vraag van de midden- en hoge inkomens naar elders weglekt.

Ten tweede is de indeling van het appartement een cruciale factor voor succes. Het ontwerp van de plattegrond is beter als er veel mogelijkheden zijn om het appartement zelf in te delen. Een flexibele plattegrond kan voor de rijkere stedeling een studeerkamer betekenen en voor de huidige bewoner een extra slaapkamer. Hoe minder poespas, zoals een inbouwkeuken, een parkeerplaats en rare hoeken in de vertrekken, des te functioneler de meergezinswoning is voor de huidige bewoner. Het verplicht kopen van een parkeerplaats stuitte bijvoorbeeld in de projecten De Drie Wachters en New York op problemen. Ook dient het appartement te beschikken over een buitenruimte. Hier wordt nu onvoldoende in voorzien. De belevenis met buiten is sterker in randgebieden van de stad. In de zomer van 2008 heeft het ministerie van VROM deze wens van de consument erkent en besloten de bouwregelgeving hierop aan te passen.

In de derde plaats blijkt dat in Nieuw-West behoefte is aan relatief kleine appartementen. Tot nu toe komen kleine meergezinswoningen echter nauwelijks voor in de plannen. Juist kleinere appartementen kunnen de totstandkoming van het gewenste stedelijke woongebied extra kracht bij zetten. Onder studenten, alleenstaanden, thuiswonende jongeren en starters zonder kinderen bestaat belangstelling voor kleinere woningen. Deze groep kan in belangrijke mate bijdragen aan het slagen van de vernieuwingsoperatie, omdat door de komst van deze groep de wijk verjongt en levendiger wordt. Hoewel deze groep

Tabel 1.

Overzicht van aanbod en afzet van nieuwbouwwoningen in Amsterdam Nieuw-West (2005-2007) uitgesplitst naar een- en meergezinswoningen.

	2005	2006	2007*
Aanbod eengezinswoningen (%)	8	6	21
Aanbod meergezinswoningen (%)	92	94	79
Totaal	1363	1320	1059
Afzet eergezinswoningen (%)	89	96	88
Afzet meergezinswoningen (%)	62	76	80

* Alleen koopwoningen. De gegevens over huurwoningen waren onvolledig.

bewoners niet valt in de groep van midden- en hoge inkomens, kan ze de stedelijkheid wel bevorderen.

Ten vierde komt naar voren dat exclusiviteit van het appartementengebouw en de woning zelf van groot belang zijn voor een succesvolle afzet. De koopkrachtige nieuwe bewoner is op zoek naar een woning die past bij zijn of haar leefstijl en wil zich onderscheiden door middel van zijn woning. Exclusiviteit is mogelijk door het bouwen van kleinschalige complexen, kortere rijen, meer hoekwoningen en meer variatie binnen een appartementengebouw. Een zorgvuldig stedenbouwkundig ontwerp is van groot belang voor een succesvolle afzet van de meergezinswoningen aan de gewenste doelgroep. Verder is het gefaseerd aanbieden van dezelfde typen woningen een basisvoorwaarde. Dit bleek binnen het project Hof van Osdorp van waarde te zijn.

Ten vijfde blijkt dat het zorgvuldig presenteren in de voorverkoop een niet te verwaarlozen succesfactor is. Nieuwbouwwoningen moeten altijd concurreren met de bestaande bouw. Slimme marketingstrategieën maken de verkoop van nieuwbouwapartementen tot een groter succes. Zo kan een modelwoning de afzet bevorderen; hiervoor is gekozen bij het project New York. Dit geeft een beter beeld dan enkel een bouwtekening. Maar ook een goede internetpagina, kleurige sfeerimpressies en een voorbeeld van een inrichting dragen bij aan het afzetsucces.

Ten slotte is er een belangrijke succesfactor die een projectontwikkelaar maar in geringe mate kan beïnvloeden: de omgevingskenmerken. Het woonmilieu speelt een belangrijke rol bij het aantrekken van nieuwe bewoners. Hierbij spelen tastbare zaken een rol, zoals het aanbod van winkels, de hoeveelheid groen en de parkeermogelijkheden, maar ook meer abstracte zaken als veiligheid, lawaai, vervuiling en het aanzien van de buurt. De eerste indruk speelt hierbij vaak een grote rol. Aangezien zich in Nieuw-West veel veranderingen voordoen, kan de eerste indruk in het nadeel werken, onder andere door de rommeligheid van de vele bouwwerkzaamheden. De hele vernieuwingsoperatie en het toekomstige woonmilieu van Nieuw-West moeten daarom beter voor het voetlicht worden gebracht om nieuwe rijkere bewoners vanuit het centrum en de regio aan te kunnen trekken.

Op dit moment kan geconstateerd worden dat te weinig projecten bijdragen aan het creëren van een stedelijke woonomgeving. Er mogen dan wel veel meergezinswoningen worden gebouwd waardoor de dichtheid wordt vergroot, maar dat leidt niet direct tot het aantrekken van de rijkere stedeling naar Nieuw-West. Dit ligt aan de opgeleverde woningen, want de midden- en hoge inkomensgroep met een stedelijke woonwens is gegroeid, en de gestegen woningprijzen in het centrum van Amsterdam duiden op een toenemende druk op de woningmarkt. Nieuw-West vormt voor de rijkere stedeling nog niet één woningmarkt met de centrumgebieden. De projecten die nu al wel de beoogde doelgroep aantrekken, hebben vanwege hun ligging en omgevingskenmerken een voordeel ten opzichte van andere projecten. De locatie is hierbij van doorslaggevend belang. Op andere locaties binnen Nieuw-West worden de woningen op dit moment vooral verkocht vanwege de algehele krapte op de woningmarkt en niet doordat de woningen aansluiten bij de woonwensen. Dit geldt zowel voor de gewenste nieuwe bewoners als voor de huidige bewoners. Extra

kwaliteitsimpulsen zijn daarom hard nodig om de vernieuwingsoperatie te laten slagen.

In Nieuw-West zal de meergezinswoning zelf dusdanige kwaliteiten moeten bieden, dat nieuwe bewoners zich er willen vestigen. Wanneer de krapte op de woningmarkt in Amsterdam afneemt, wordt het belang van de kwaliteit van de woning groter om nieuwe woningen in Nieuw-West te kunnen afzetten. Er moet meer worden geïnvesteerd om de gewenste doelgroep te motiveren. De gemeente, stadsdelen, woningcorporaties en projectontwikkelaars moeten dit vanaf het begin van de planvorming goed voor ogen houden. Het resultaat moet zijn dat de meergezinswoningen exclusiever, flexibeler en luxer worden. Ook het bouwen van kleine appartementen kan een grote bijdrage leveren aan de totstandkoming van een stedelijke woonomgeving, die nieuwe bewoners naar dit deel van Amsterdam kan trekken. Alleen wanneer de meergezinswoningen beter worden afgestemd op de wensen van de stedelijke groep bewoners met midden- en hoge inkomens, heeft de gekozen weg van de gemeente Amsterdam voor de vernieuwing van Nieuw-West kans van slagen.

Marlien Oderkerk (m.oderkerk@uva.nl) is masterstudent planologie en tevens werkzaam bij de Universiteit van Amsterdam als medewerker studentenhuysvesting. Matthijs van Ginneken (m.vanginneken@royalhaskoning.com) is als planoloog werkzaam bij de divisie Ruimtelijke Ontwikkeling van Royal Haskoning.

Literatuurselectie

- Anderiesen, G. & J. Thielen (2007) Prachtwijken in Nieuw West. Rooilijn 40, 3, 166-173.
- Bureau Parkstad (2002) Richting Parkstad 2015. Ontwikkelingsplan voor de vernieuwing van Amsterdam Nieuw West. Amsterdam.
- Bureau Parkstad (2005) Een blik vooruit. Amsterdam.
- Dienst Wonen (2005a) Concept Woonvisie Amsterdam: Woonbeleid gemeente Amsterdam tot 2015. Amsterdam
- Dienst Wonen (2005b) Wonen in Amsterdam 2003. Amsterdam.
- Dienst Wonen (2006) Wonen in Amsterdam 2005. Amsterdam.
- Gemeente Amsterdam (1999) Nota Stedelijke Vernieuwing. Amsterdam.
- Jansen, P. (2007) Aanbod en afzet 2006, Nieuwbouwwoningen in de marktsector in Amsterdam. Amsterdam: Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam.
- Oderkerk, M. (2006) Aanbod en afzet 2005. Nieuwbouwwoningen in de marktsector in Amsterdam. Amsterdam: Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam.
- Oderkerk, M. (2007) Succes van meergezinswoningen in Nieuw West. Bachelorscriptie Universiteit van Amsterdam.

Hogesnelheidstrein raast Den Haag voorbij

AUTEUR Rens van Hoek

Vanuit je kantoor zit je binnen tien minuten in de hogesnelheidstrein en zoef je vervolgens met hoge snelheid richting een zakenlunch in Parijs. Dat klinkt aantrekkelijk, maar zouden bedrijven deze overweging meenemen bij hun keuze voor een nieuwe vestigingslocatie? Jasper Willigers probeert in zijn proefschrift *Impact of high-speed railway accessibility on the location choices of office establishments (2006)* een antwoord te geven op deze vraag. Via een ex ante evaluatie onderzoekt hij de invloed van de aanleg van de hogesnelheidslijn, de HSL-Zuid, op de locatiekeuze voor kantoren in de Randstad. Willigers concludeert dat de aanwezigheid van een HSL-station, naast factoren als het imago van een vestigingslocatie en de perceptie van de bereikbaarheid ervan, weinig gewicht in de schaal leggen. Dit komt doordat de gereden afstanden op de HSL-Zuid, vooral in vergelijking met een land als Frankrijk, relatief kort zijn en weinig tijdswinst opleveren. Willigers gebruikt een kwantitatieve modelmatige benadering bij het inschatten van de effecten van de HSL op het vestigingsgedrag van bedrijven. Hij behandelt niet alleen de directe effecten, waaronder veranderingen in reistijd, maar ook de indirecte effecten, zoals de mogelijke invloeden op de regionale economie. Daarbij besteedt hij veel aandacht aan de beschrijving van de gebruikte Land-Use/Transport Interaction (LUTI) modellen. Hoewel dit de verantwoording ten goede komt, is de moeilijkheidsgraad voor een leek in de 'modellenwereld' hoog. Bij de overvloedige aandacht voor een kwantitatieve aanpak rijst toch ook de gedachte of een meer kwalitatieve en beschrijvende benadering, zoals de Transit Oriented Development-aanpak, geen goede aanvulling zou zijn geweest op de interpretatie van de gevonden resultaten.

Ondanks de ingewikkelde modelmatige aanpak loopt het proefschrift als een trein.

Ondanks de modelmatige aanpak loopt het proefschrift, om het zo maar eens uit te drukken, als een trein. Willigers werkt met grote consistentie en openheid naar zijn conclusies toe, die als vanzelf voortvloeien uit de methodologie en de resultaten van de modellen. Wanneer wordt gekeken hoe naar dit proefschrift en de conclusies ervan wordt verwezen, blijkt echter dat verschillende instanties naar hartelust zinsneden selecteren die in overeenstemming zijn met hun eigen agenda's. "Wetenschappelijk bewezen" kopt een artikel in het informatieblad van de HSL-Zuid - dat valt onder de vlag van het

ministerie van Verkeer en Waterstaat - om de geschetste positieve bijdrage van de HSL meer status te geven. Ook wordt Willigers' proefschrift als ondersteunende referentie gebruikt in wetenschappelijke uitgaven die de HSL als een zeer positieve ontwikkeling benaderen. Zo kopt Pieter Tordoir: "HSL-Zuid geeft Rotterdam sterke economische impuls".

Beide voorbeelden gaan voorbij aan Willigers' mening dat de implementatie van de HSL waarschijnlijk ook negatieve kanten heeft. Hij verwoordt het zelf als volgt: "Mede op basis van dit proefschrift kan gesteld worden dat beleidsmakers geen al te hooggespannen verwachtingen moeten hebben van de invloed van HST-verbindingen op economische ontwikkeling." De kans dat Amsterdam of Rotterdam gekozen wordt als kantoorlocatie neemt met de komst van de HSL wel iets toe, maar dit lijkt ten koste te gaan van de regio Den Haag en in meerdere mate van de regio Utrecht, waar de kantoorwerkgelegenheid afneemt.

Het proefschrift van Willigers is met zijn modelmatige aanpak een van de weinige onderzoeken die een analyse geeft van de impuls van de HSL aan de regionale economie. Zeker in Nederland zijn dit type onderzoek en de uiteindelijke resultaten uniek te noemen. Het biedt een kritische reflectie op overheidsbeleid, maar lijkt door politieke partijen over het hoofd gezien te worden en zo aan Den Haag voorbij te razen. Een gemiste kans!

Willigers, J. (2006) *Impact of high-speed railway accessibility on the location choices of office establishments*. Utrecht: Universiteit Utrecht. ISBN 90-6266-268-4

Literatuurselectie

Projectorganisatie HSL-Zuid (2007) Wetenschappelijk bewezen. HSL-Zuid, bericht 58, 7.

Tordoir, P. (2008) HSL-Zuid geeft Rotterdam sterke economische impuls. HollandBlad, zomer 2008, 7.

Deze recensie is geschreven door Masterstudent Planologie Rens van Hoek. Enige tijd geleden heeft de redactie van AGORA in samenwerking met de coördinator van de Masteropleiding Planologie van de Universiteit Utrecht een recensiewedstrijd georganiseerd. Deze bespreking sprong er duidelijk uit.

Verhalen van een eiland

AUTEUR Mirjam Fokkema

Een eiland is volgens de principes van het positivisme de ideale locatie om onderzoek te doen: minimale effecten van buitenaf, waardoor het waarheidsgehalte goed getest kan worden. Het Griekse eiland Zakynthos is dus een optimale keuze van Francesca Broersma voor een geografische casestudie. Toch is het simplificeren van de onderzoeksomgeving niet haar uitgangspunt.

Broersma valt in de inleiding van haar scriptie gelijk met de deur in huis: het percentage Albanese migranten op Zakynthos is hoog. Recentelijk is het aantal toegenomen tot naar schatting tussen de zeven- en vijftienduizend mensen op een totale bevolking van veertigduizend. Op dit eiland, waar 's zomers een overvloed aan Engelsen, Duitsers en andere toeristen vertoeven, komen de migranten goed van pas als arbeiders in de bouwsector en persoonlijke dienstverlening. Hoe vergaat het hen? Is het voor de Albanese minderheid mogelijk om deel uit te maken van een bestaande gemeenschap? Leven ze verspreid of juist dicht bij elkaar in de buurt? Aan de hand van een analyse van hun woonomstandigheden probeert Broersma antwoord te geven op deze vragen.

Ruimtelijke segregatie of integratie van migranten is binnen de geografie veelvuldig onderzocht, maar Broersma beperkt zich niet tot de inzichten uit deze discipline alleen: ze staat voor een integrale benadering. In haar onderzoek worden zowel sociologische, economische als bestuurskundige theorieën aangehaald. Deze worden toepasbaar gemaakt voor verschillende schaalniveaus en geanalyseerd op relevantie voor hun bijdrage aan het antwoord op de vraag wat ze betekenen voor het ruimtelijke woonpatroon van de Albanese op Zakynthos.

Haar verwachting is dat de uitkomsten van het onderzoek niet overeenkomen met de patronen die de theorieën suggereren. Ten eerste zijn er op Zakynthos voor migranten met een lage sociaaleconomische status veel mogelijkheden om een goed bestaan op te bouwen, wat indirect tot betere woonomstandigheden en minder ruimtelijke segregatie zou moeten leiden. Ten tweede speelt de bestuurlijke situatie in Griekenland een rol. De decentraliseringswet uit 2001 maakt dat migranten voor het verkrijgen van een verblijfsvergunning zijn aangewezen op de lokale overheid. Volgens de theorie leidt dit op het platteland tot minder bureaucratische rompslomp dan in de grote steden en daardoor tot een snellere aansluiting bij de lokale gemeenschap. Tot slot is de identiteit van de Griekse eilandbewoners sterk bepaald door buitenlandse invloeden. De eilanders zouden gewend moeten zijn aan andere culturen en makkelijker met migranten in contact moeten kunnen komen dan de theorie veronderstelt. Dit werkt in het voordeel van de Albanese, die daardoor sneller hulp van de oorspronkelijke bevolking

kunnen krijgen. Vooral de toegang tot de voornamelijk particuliere woningmarkt zou makkelijker moeten zijn. Deze veronderstellingen heeft ze met behulp van kwantitatief en kwalitatief onderzoek geprobeerd te toetsen. Haar startpunt was positief en ze ging ervan uit dat er ruimtelijke integratiepatronen zichtbaar zouden moeten zijn.

De eerste moeilijkheden kwam ze tegen toen het verzamelen van statistische gegevens een onmogelijke opgave bleek te zijn. De Griekse nationale instanties beschikten niet over materiaal en ook op lokaal niveau waren er bijna geen cijfers beschikbaar. Toen het ook nog eens lastig bleek te zijn om de Albanese migranten te bereiken, was Broersma enigszins radeloos. Tot op een dag een paard haar tuin op het eiland in galoppeerde, gevolgd door een man die het dier probeerde te vangen. Broersma schoot te hulp. Deze man bleek de sleutelfiguur voor de toegang tot de Albanese te zijn, waardoor het sneeuwbaaleffect op gang kwam.

Het vangen van een paard redde het onderzoek.

Vervolgens maakt Broersma veelvuldig gebruik van de levensverhalen van migranten. Door te vragen naar het eigen oordeel over de woonomstandigheden wordt geprobeerd het waarom van dit oordeel te achterhalen. De uitwerking van deze onderzoekstechniek is zeer verfijnd. Citaten uit de gesprekken en een overzichtelijke analyse van het totaalbeeld zorgen voor een boeiend verhaal. Bovendien worden de resultaten goed vertaald naar de inzichten uit de diverse theorieën. Uiteindelijk wordt een helder overzicht gepresenteerd van de redenen waarom Albanese op Zakynthos wonen en waar. De uitkomst is anders dan verwacht: ze wonen niet zo verspreid als werd verondersteld. Hun woonomstandigheden zijn van minimale kwaliteit, maar verbeteren naarmate ze langer op het eiland verblijven. Hulp van lokale inwoners blijkt daarbij, zoals de theorie wel voorspelde, een grote steun. Broersma's interdisciplinaire benadering is goed gelukt. Toch ben ik benieuwd wat de resultaten zouden zijn geweest zonder ruimtelijke exponent, dus als de geografische bril niet zou zijn opgezet. Is inzicht in ruimtelijke segregatie echt het doel van deze studie, of gaat het meer om een sociologisch verhaal? Hoe dan ook, het is een unieke case met boeiende uitkomsten die zich absoluut leent voor vervolgonderzoek.

Francesca Broersma (2008) The spatial integration of Albanian immigrants on Zakynthos. An integrated understanding of local dynamics. Universiteit Utrecht, Faculteit Geowetenschappen.

REDACTIEADRES

Redactie Tijdschrift AGORA
Faculteit Geowetenschappen
Universiteit Utrecht
Postbus 80.115
3508 TC Utrecht
[e] info@agora-magazine.nl
[i] www.agora-magazine.nl
[postbanknummer] 61 65 799

REDACTIE

Jesper van Loon (hoofdredactie), Marloes Wevers (eindredactie), Reinier Folkerts (secretaris), Tina Kelder (penningmeester), Fieke van Leest (penningmeester), Veronique van Acker, David Bassens, Lomme Devriendt, Mirjam Fokkema, Wouter van Gent, Heidi Hanssens, Christien Klaufus, Bas van Leeuwen, Sander Lenferink, Martijn van der Linden, Bruno Meeus, Femke Meijer, Sarah Meys, Yvonne Rijpers, Nick Schuermans, Casper Stelling, Stephanie Vervaet, Martin Zebracki.

REDACTIEADVIEZEN

Justin Beaumont, Marco Bontje, Ben Derudder, Steven Kromhout, Maarten Loopmans, Tineke Lupi, Filip De Maesschalck, Ben de Pater, Justus Uitermark.

GRAFISCHE VORMGEVING

Maarten Mieras en Jeroen Sikma

DRUK

A-D Druk bv - Zeist

ABONNEMENTEN (per jaar)

Bibliotheken, bedrijven, instellingen	€47,50
Studenten	€17,50
Overigen	€25,00
KNAG-leden krijgen een korting van	€5,00

Alle studenten Sociale Geografie & Planologie aan de Universiteit van Amsterdam en de Katholieke Universiteit Leuven, en alle eerstejaars bachelors van de Universiteit Utrecht en de Rijksuniversiteit Groningen krijgen via hun instituut een exemplaar. Abonnementen worden verlengd tenzij opgezegd vóór 1 december van het lopende jaar.

ARTIKELEN

Artikelen, mededelingen en reacties kunnen worden aangeboden aan het redactieadres. Dit geldt ook voor mededelingen en aankondigingen met betrekking tot congressen, studiedagen en andere evenementen op het gebied van de sociaalruimtelijke wetenschappen. Auteursrichtlijnen zijn bij de redactie beschikbaar. Artikelen overnemen is toegestaan met toestemming van auteurs en bronvermelding.

ADVERTENTIES/SCRIPTIES

Informatie via www.agora-magazine.nl

De uitgave van AGORA wordt mede mogelijk gemaakt door steun van de Faculteit Geowetenschappen (UU), het C.M.Kaninsituut (UvA), de Afdeling Sociale en Economische Geografie (KU Leuven), de vakgroep Geografie (UGent), de faculteit Ruimtelijke Wetenschappen (RUG) en het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAG).



Het volgende nummer

Culturele Hoofdsteden

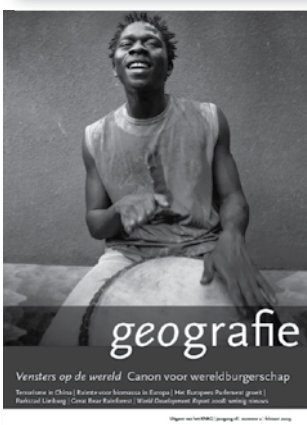
In 2018 is het zover: dan is Nederland aan de beurt om een jaar lang een Culturele Hoofdstad van Europa te hebben. Het was ooit een klein initiatief, maar tegenwoordig is het 'big business' en reden voor stevige concurrentie. Vijf steden hebben zich kandidaat gesteld: Almere, Utrecht, Maastricht, Brabantse Stedenrij en Den Haag. Waarom willen zij allemaal zo graag? Is het label een garantie voor een succesvolle voortzetting of een prestigezaak? Als er maar één de winnaar kan zijn, zijn er dan automatisch vier verliezers of bestaan er voor hen manieren om in zekere zin toch ook te winnen? Zijn er analogieën met het binnenhalen van de Olympische Spelen? En daarnaast: zijn er mogelijkheden om een en ander aan elkaar te koppelen, zodat Nederland in 2028 haar ambitie kan waarmaken en ook van dat internationale evenement gastland worden? AGORA gaat in het volgende nummer op zoek naar het verhaal achter de Culturele Hoofdsteden van Europa om deze en andere vragen te verkennen en te beantwoorden.

Ondernemende Arabische Steden

In het volgende nummer wordt onder de noemer 'Ondernemende Arabische Steden' aandacht besteed aan stedelijke reconversieprocessen in het Midden-Oosten en Noord-Afrika (MENA). Met het oog op het aantrekken van (buitenlandse) investeerders zijn stedelijke beleidsmakers zich bewust van de noodzaak tot 'marketing'. Herstructurering en infrastructurele ontwikkeling zijn middelen om een stad op de regionale en mondiale kaart te zetten. Vaak echter beperken analyses in deze context zich tot een enge studie van het 'Dubaimodel', waarin spektakelinfrastructuur een centrale plaats inneemt. Dit extreme model dreigt tal van andere stedelijke processen in de schaduw te stellen. Daarom verschuiven we de focus naar andere steden in de MENA-regio en pogen we tegelijkertijd meer aandacht te besteden aan de impact van dergelijke processen in de stedelijke contexten an sich. We zullen een aantal casestudies behandelen uit de MENA-regio van Maghreb tot Mashriq, met bijdrages over Amman, Caïro, de Westelijke Jordaanoever en Marokkaanse steden. We gaan dieper in op de sociaalruimtelijke fragmentatie die voortvloeit uit deze processen, maar ook op de controlemechanismen die worden opgezet op de breuklijnen waar conflicten ontstaan.

geografie

Hèt tijdschrift voor geografen
en studenten geografie



| informatie over actuele ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland en daarbuiten | reisverhalen | opinies | achtergrondinformatie | recensies | nieuwsberichten | columns | interviews | geografische agenda | boekbesprekingen | aanbiedingen ...

Geografie verschijnt negen keer per jaar en kost studenten slechts € 32 per jaar, aio's en oio's betalen € 66,50 (normale prijs € 89,50 per jaar). Het lidmaatschap van het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAAG), het belangrijkste netwerk voor geografen in Nederland, is bij de prijs inbegrepen.

Kijk op www.geografie.nl of bel
030 253 40 56 voor een abonnement.
Een welkomstcadeau ligt klaar!

KNAAG

AD-DRUK-advertentie