

Stadsrandzones

Verrommeling in de stadsrandzone als gevolg van het compacte stadbeleid

Rosa de Witte

Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu (GPM)

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen, juni 2012

Stadsrandzones

Verrommeling in de stadsrandzone als gevolg van het compacte stadbeleid

Rosa de Witte

Bachelorthesis Geografie, Planologie en Milieu (GPM)

Faculteit der Managementwetenschappen

Radboud Universiteit Nijmegen, juni 2012

Begeleiders: Hetty van der Stoep & Mark Wiering

Studentnummer 3034593

Voorwoord

Voor u ligt mijn onderzoek naar de relatie tussen compacte stadbeleid en de verrommeling in de stadsrandzone. Deze scriptie is voor mij de afsluiting van de bachelor opleiding Planologie aan de Faculteit der Managementwetenschappen van de Radboud universiteit Nijmegen. Het vinden van een interessant onderwerp was niet eenvoudig. Het onderwerp 'stadsrandzone' was een onderwerp wat mij meteen aansprak. Zeker in combinatie met het compacte stadbeleid. Ik heb tijdens mijn studie altijd interesse gehad in het ruimtelijk beleid van Nederland en hoe de Nederlandse planningspraktijk zich in de loop der jaren heeft ontwikkeld. Ik realiseerde me dat toen ik de keuze maakte om de relatie tussen verrommeling en de compacte stad te onderzoeken, ik voor een uitdaging kwam te staan. Verrommeling is een erg subjectief begrip en het is moeilijk om hier objectief naar te blijven kijken. Toch leek het mij interessant om juist de relatie tussen verrommeling in de stadsrandzone en het compacte stadbeleid te onderzoeken. Veel mensen hebben namelijk de gedachte dat het compacte stadbeleid de verrommeling tegenhoudt. Dit beeld is op de voorkant te zien. Hier is sprake van een zeer strakke scheiding tussen stad en land. In Nederland is dat niet overal het geval. In deze scriptie ga ik juist kijken of het omgekeerde het geval is.

Ik wil dit voorwoord graag nog gebruiken om enkele mensen te bedanken voor hun bijdrage aan mijn onderzoek. Ik wil de professionals bedanken die tijd voor me hebben vrijgemaakt voor een interview. Jullie reacties en ideeën hebben mij verder op weg geholpen. Ook dank aan mijn scriptiebegeleiders Hetty van der Stoep en Mark Wiering. Door jullie feedback en tips kreeg ik steeds weer nieuwe energie om de scriptie af te ronden.

Rosa de Witte

Nijmegen, juni 2012

Samenvatting

De stadsrandzone is het overgangsgebied tussen stad en platteland. De afgelopen twintig jaar zijn de meeste nieuwe locaties voor wonen, werken en recreëren gerealiseerd in dit gebied. Het is de bouwplaats van de toekomst. Doordat er in de stadsrandzone geen of nauwelijks sprake is van een integraal ruimtelijke beleid ontstaan er verschillende problemen. Een van deze problemen is verrommeling. Nederland heeft een defensieve, op compacte verstedelijking gerichte traditie in de ruimtelijke ordening. Dit compacte stadbeleid is in de jaren tachtig ontstaan en zette een rem op de verspreide verstedelijking. De nadruk kwam te liggen op stedelijke intensivering. Door het compacte stadbeleid vindt de stedelijke ontwikkeling vaak in of aan het bestaand bebouwd gebied plaats, in de stadsrandzone. Bij het ontbreken van beleid wordt er lukraak in de stadsrandzone gebouwd waardoor er verrommeling kan ontstaan. Het is vaak de stelling dat het compacte stadbeleid de verrommeling tegenhoudt. In deze scriptie zal er worden gekeken of het omgekeerde juist is. Er is een vermoeden dat het compacte stadbeleid heeft meegewerkt aan de verrommeling in de stadsrandzone. In deze scriptie zal worden onderzocht of het compacte stadbeleid als mede veroorzaker voor de verrommeling in de stadsrandzone kan worden gezien en hoe dit zo is gekomen.

Om dit te onderzoeken is er een conceptueel model opgesteld met verschillende relaties tussen het compacte stadbeleid en verrommeling. Als theorie zullen de concepten van de compacte stad en verrommeling gebruikt worden. De methodologie die zal worden toegepast in dit onderzoek is de gefundeerde theoriebenadering. Met deze methode wordt er geprobeerd om met een minimum aan voorkennis en door het voortdurend op elkaar betrekken van fenomenen, te komen tot theoretische inzichten. Theoretische inzichten over de relatie tussen het compacte stadbeleid en de verrommeling. Om het onderzoek in goede banen te leiden zijn er drie sensitizing concepts vastgesteld: het concept 'verrommeling' het concept 'stadsrandzone' en het concept 'compacte stad'. Deze drie begrippen zullen ervoor zorgen dat het onderzoek richting krijgt en er niet teveel wordt uitgeweken van het doel van het onderzoek. Er zal in het onderzoek eerst voor verrommeling worden gekeken hoe de elementen uit het conceptueel model terug te vinden zijn in de praktijk. Vervolgens wordt dit ook bij het concept van de compacte stad gedaan. Na deze analyse zal er worden gekeken of de verschillende veronderstelde relaties tussen het compacte stadbeleid en verrommeling terug zijn te vinden.

Uit het onderzoek kwam naar voren dat verrommeling wordt bepaald door het aantal storende elementen en het gebrek aan samenhang. In de stadsrandzone is sprake van een hoog aantal storende elementen en een hoge heterogeniteit wat bij gebrek aan beleid kan leiden tot een gebrek

aan samenhang. Door het subjectieve karakter van verrommeling blijft dit overigens lastig te bepalen. Wat betreft het compacte stadbeleid is er overeenstemming over het succes van compacte verstedelijking. Het beleid heeft er voor gezorgd dat de verstedelijking in Nederland weinig versnipperd is. De elementen van het compacte stadbeleid uit het conceptueel model waren niet allemaal terug te vinden in de praktijk. Het beleid heeft niet zozeer geleid tot een intensief ruimtegebruik en het mengen van functies in de stad. Wel heeft het gezorgd voor een concentratie van functies in de stadsrandzone en voor de vestiging van bedrijventerreinen op snelweglocaties die ook vaak als verrommeling bestempeld worden. Het belangrijkste element uit het conceptueel model is 'onbedoelde resultante van het nastreven van diverse belangen'. De verrommeling in de stadsrandzone kan worden gezien als een onbedoelde resultante van het nastreven van het compacte stadbeleid. Het compacte stadbeleid heeft gezorgd voor een open landschap, een scheiding tussen stad en land. Daar komt ook nog bij dat naast het compacte stadbeleid andere belangen meespelen. Gemeenten willen graag bedrijven aantrekken en deze bedrijven willen nu eenmaal op snelweglocaties zitten. Ook wil de overheid, met de klimaatverandering in het achterhoofd, maatregelen nemen en plaatsen daarom windturbines. Er spelen ook andere belangen mee in het beleid van overheden en die kunnen ook meehelpen aan verrommeling. Dus mede door het compacte stadbeleid zijn dus veel functies geconcentreerd in de stadsrandzone, zijn er bedrijfsgebouwen ontwikkeld op snelweglocaties en is de verstedelijking in Nederland compact gebleven. Het kan zijn dat deze toename van functies in de stadsrandzone tot verrommeling leidt, maar dat hoeft niet per se. Wanneer er een duidelijk beleid is en de verschillende functies goed worden ingepast, kan verrommeling worden voorkomen. Mocht de stadsrandzone dan toch verrommelen dan kan dat als een onbedoelde schade worden gezien voor het nastreven van het compacte stadbeleid als hoger doel. Want dankzij het compacte stadbeleid heeft Nederland wel een mooi open landschap zonder verspreide verstedelijking.

Inhoudsopgave

Voorwoord

Samenvatting

1.	Inleiding	1
1.1	Projectkader	1
1.2	Doelstelling	2
1.3	Vraagstelling	3
1.4	Onderzoeksmodel	3
1.5	Wetenschappelijke en maatschappelijke relevantie	4
2.	Theorie	6
2.1	Theoretische kader	6
2.2	Conceptueel model	9
3.	Methodologie	11
3.1	Onderzoeksstrategie	11
3.2	Onderzoeksmateriaal	14
4.	Verrommeling in de stadsrandzone	15
4.1	De stadsrandzone verkend	15
4.2	Aanwezigheid verrommeling in de stadsrandzone	16
4.3	Probleemperceptie van verrommeling	25
4.4	Omgaan met verrommeling in de stadsrandzone	26
4.5	Conclusie	29
5.	Het concept 'compacte stad'	31
5.1	Overzicht ruimtelijke ordening in Nederland	31
5.2	Ontstaan van het compacte stadbeleid	33
5.3	Het succes van het compacte stadbeleid	35
5.4	Conclusie	44

6.	Relatie compacte stadbeleid en verrommeling in de stadsrandzone	46
6.1	Veronderstelde relaties	46
6.2	Gevonden relaties	47
7.	Conclusie, aanbevelingen en reflectie	51
7.1	Conclusie	51
7.2	Aanbevelingen	52
7.3	Reflectie	53
	Referentielijst	55

1. Inleiding

1.1 Projectkader

De stadsrandzone, het overgangsgebied tussen de stad en het platteland, is de laatste jaren steeds meer verstedelijkt. De afgelopen twintig jaar zijn de meeste nieuwe locaties voor wonen, werken en recreëren gerealiseerd in dit gebied. Door de verstedelijking van dit gebied zullen de steden steeds dichter naar elkaar toe en zelfs aan elkaar groeien (Hamers, Nabielek, Piek, Sorel, Klerk 2009). Deze verstedelijking van stadsrandzones brengt verschillende problemen met zich mee. Doordat er in de stadsrandzone geen of nauwelijks sprake is van een integraal ruimtelijke beleid ontstaan er verschillende problemen. Wonen, werken en recreëren worden als afzonderlijke beleidsopgaven beschouwd, terwijl voor deze dynamische functies juist een samenhangende visie nodig is (Hamers et al., 2009). De problemen die ontstaan in de stadsrandzone kunnen worden samengevat in het dichtslippen van openbare ruimten, verdwijnen van scheiding tussen stad en land en ontstaan van verrommeling van het landschap.

Het ruimtelijk beleid dat in Nederland al jaren gehanteerd wordt, is het onderscheid houden tussen stad en land (Frijters, Hamers, Johann, Kurschner, Lörzing & Nabielek, 2004). Nederland heeft een defensieve, op compacte verstedelijking gerichte traditie in de ruimtelijke ordening. Dit beleid is eind jaren zeventig, begin jaren tachtig ontstaan. Het beleid zette in die periode een rem op de uitbreiding van groeikernen (Hamers & Nabielek, 2006). De nadruk kwam te liggen op inperking van verstedelijking van het landelijk gebied en stedelijke intensivering, oftewel 'compacte stad'. Het rijk zet sinds de jaren tachtig volledig in om deze traditie te behouden doormiddel van het compacte stadbeleid (Hamers & Nabielek, 2006). Hoewel het rijk zich volledig inzet op een compacte stad, is op gemeentelijke schaal te zien dat bedrijven, woningen en voorzieningen gebouwd worden op snelweglocaties. In de omgeving van snelwegen worden veel nieuwe woongebieden, kantoorgebouwen en bedrijventerreinen gerealiseerd (Hamers & Nabielek, 2006). Omdat er voortdurend wordt gebouwd in gebieden die grenzen aan het bestaande bebouwde gebied en in veel steden bebouwbare ruimte beperkt is, zijn sommige steden genoodzaakt uit te breiden in de richting van snelwegen.

Er is een trend te zien in de nieuwe stedelijke ontwikkeling. Door het compacte stadbeleid vindt de stedelijke ontwikkeling vaak in of aan het bestaand bebouwd gebied plaats, oftewel in de stadsranden. Er wordt lukraak gebouwd in de stadsrandzone waardoor er verrommeling ontstaat en dat kan worden gezien als het gevolg van het gevoerde compacte stadbeleid (Warbroek, 2008). Dit is erg opmerkelijk, aangezien het compacte stadbeleid juist verrommeling tegen zou moeten gaan (Needham, 2007). Ook zou het compacte stadbeleid op een hoger schaalniveau voor ongewenste

verstedelijkingspatronen, zoals de problemen in de stadsrandzones, zorgen. Dit komt doordat alle gemeenten voor zich conform het compacte stadbeleid uitbreiden maar opgeteld steeds dichterbij elkaar toe groeien waardoor de scheiding tussen stad en land minder scherp wordt. (Hamers, Hoorn, Ritsema van Eck, Oort, Bijlsma & Coevering, 2010).

Volgens Buunk & de Groot (2008) zijn de ruimtelijke ontwikkelingen in de stadsrandzones het gevolg van bewust gemaakte beleidskeuzes uit het verleden. De keuze voor het compacte stad beleid leidde ertoe dat nieuwe woningen, bedrijventerreinen en kantoren in of direct aan bestaande steden gebouwd moeten worden. De stadsranden werden dus de bouwplaatsen van de toekomst waardoor ze werden verrommeld door de functiemenging van woningen, bedrijven, winkels en recreatiegebieden.

Er komen geluiden uit verschillende hoeken dat het compacte stadbeleid ongewenste verstedelijkingpatronen met zich mee brengt. Buunk & de Groot (2009) stellen zelfs dat het compacte stadbeleid heeft gezorgd voor de problemen – lees verrommeling – in de stadsrandzones. Er is dus een vermoeden dat het compacte stadbeleid heeft meegewerkt aan de problemen in de stadsrandzone. In dit onderzoek zal worden onderzocht of deze verrommeling is veroorzaakt door het compacte stadbeleid, hoe deze verrommeling eruit ziet en hoe het is gekomen dat het compacte stadbeleid deze problemen heeft veroorzaakt.

1.2 Doelstelling

Uit het projectkader kan worden afgeleid dat verschillende personen stellen dat het compacte stadbeleid heeft meegewerkt aan de problemen in de stadsrandzone. Echter is dit nog maar een vermoeden. Het is nogal een behoorlijke stelling. Het compacte stadbeleid is al meer dan vijftientig jaar een nationaal beleid. Als dit beleid inderdaad voor problemen zorgt, wordt het dan niet tijd om het compacte stadbeleid los te laten en een nieuw ruimtelijk beleid te ontwikkelen? Het is dus nodig dat dit vermoeden onderzocht moet worden. Onderstaande doelstelling geeft aan wat met dit onderzoek bereikt wil worden:

Het doel van dit onderzoek is verheldering brengen over de stelling dat de verrommeling in de stadsrandzone mede veroorzaakt is door het compacte stadbeleid door inzicht te geven in hoe de verrommeling er in de stadsrandzone uit ziet en of dit kan zijn veroorzaakt door het compacte stadbeleid.

Om de doelstelling te behalen zal er een verkennend onderzoek plaatsvinden. De beginselen van het compacte stadbeleid en de oorzaken van de verrommeling in de stadsrandzone moeten worden

onderzocht. Vervolgens zal er worden gekeken of het compacte stadbeleid als één van de oorzaken voor de verrommeling in de stadsrandzone kan worden gezien en hoe dit dan zo is gekomen.

1.3 Vraagstelling

In de vraagstelling van het onderzoek staat geformuleerd welke kennis nodig of nuttig is om de doelstelling te realiseren. Doelstelling en vraagstelling vormen samen de probleemstelling van een onderzoek. De vraagstelling van dit onderzoek heeft betrekking tot het vermoeden dat voortvloeit uit de literatuur, namelijk dat de verrommeling in de stadsrandzone (mede)veroorzaakt is door het gevoerde compacte stadbeleid. De vraagstelling voor dit onderzoek luidt daarom als volgt:

Hoofdvraag

In hoeverre valt de verrommeling in de stadsrandzone toe te schrijven aan het compacte stadbeleid en hoe zou dit verklaard kunnen worden?

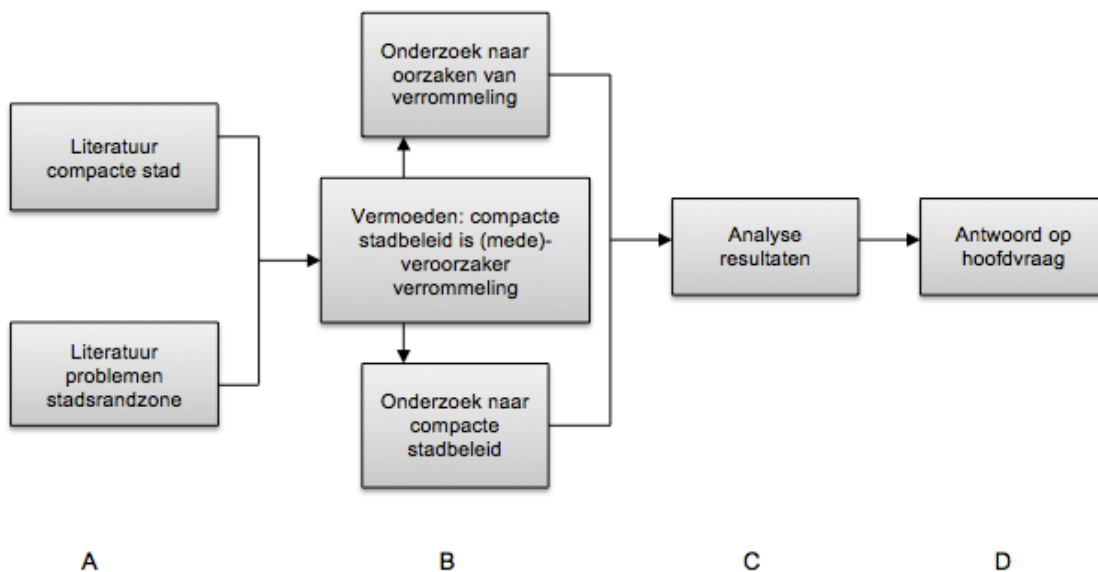
Om een antwoord op de hoofdvraag te verkrijgen zijn er een aantal deelvragen opgesteld. Deze deelvragen geven de rode draad in deze thesis weer.

Deelvragen

- Hoe kan de verrommeling in de stadsrandzone worden omschreven?
- Wat zijn de beginselen van het concept 'de compacte stad'?
- Kan het compacte stadbeleid als mede-veroorzaker voor de verrommeling in de stadsrandzones worden gezien?

1.4 Onderzoeksmodel

Om inzicht te geven op welke manier de doelstelling van dit onderzoek verwezenlijkt wordt, is hier de opbouw van het onderzoek weergegeven in een onderzoeksmodel. Dit model is te vinden op de volgende pagina.



Figuur 1: Onderzoeksmodel

Het model bestaat uit vier onderdelen. In onderdeel A zal er literatuur worden bestudeerd over het compacte stadbeleid en over de problemen die er heersen in de stadsrandzone. Zoals hierboven al is beschreven vloeit er uit de literatuur een vermoeden voort dat het compacte stadbeleid een (mede)-veroorzaker is van de verrommeling in de stadsrandzone. Dit zal in onderdeel B worden onderzocht door de oorzaken van de verrommeling in de stadsrandzones te onderzoeken en door meer onderzoek te doen naar het concept van de compacte stad en welke gevolgen dit heeft voor de ruimtelijke inrichting. Vervolgens zullen deze resultaten in onderdeel C worden geanalyseerd waardoor er uiteindelijk in onderdeel D een antwoord kan worden gegeven op de hoofdvraag.

1.5 Wetenschappelijke en maatschappelijke relevantie van het onderzoek

In de literatuur is terug te vinden dat het compacte stadbeleid heeft gezorgd voor ongewenste verstedelijkingspatronen. Er wordt zelfs gesteld dat het compacte stadbeleid heeft gezorgd voor de verrommeling in de stadsrandzone. Er is echter nog te weinig bekend over of dit wel echt het geval is. De wetenschappelijke relevantie van dit onderzoek ligt in het feit dat het onderzoek een bijdrage kan leveren aan de kennis over het compacte stadbeleid zelf, de oorzaken van verrommeling in de stadsrandzone en een koppeling tussen deze twee. Er zal een uitwerking plaatsvinden van de theoretische beginselen van het concept 'compacte stad' in de praktijk waardoor er meer inzicht kan komen in de hierboven genoemde veronderstelling. In de stadsrandzone heersen verschillende problemen. Verrommeling van het landschap is een probleem dat heerst in deze zone. Er bestaat, zoals hierboven te lezen is, de gedachte dat het compacte stadbeleid een medeveroorzaker is van

deze verrommeling. Het compacte stadbeleid is al jaren het heersende beleid in de Nederlandse ruimtelijke ordening en het rijk hecht veel waarde aan dit beleid en probeert hiermee de traditie van 'scheiding tussen stad en land' en stedelijke intensivering, te behouden.

Dit onderzoek zal, zoals eerder genoemd, kritisch naar het compacte stadbeleid kijken en onderzoeken of het beleid werkelijk een medeveroorzaker is van de verrommeling in de stadsrandzone en als dit het geval zou zijn, hoe dat dan zo gekomen is. Wanneer deze stelling waar blijkt te zijn, betekend het dat het jarenlange, met volle overtuiging gevoerde Nederlandse beleid en traditie in de ruimtelijke ordening, misschien toch niet zo effectief is als gedacht werd.

De maatschappelijke relevantie van dit onderzoek geldt met name voor beleidmakers. Wanneer er duidelijk is dat er vraagtekens kunnen worden gezet bij het compacte stadbeleid geeft dit voor beleidsmakers stof tot nadenken. Wellicht heeft Nederland te lang vastgehouden aan het compacte stadbeleid en is er niet kritisch genoeg gekeken naar de effectiviteit van het beleid. Dit onderzoek kan helpen om een meer kritische blik te werpen op het compacte stadbeleid waardoor er meer duidelijkheid komt over de gevolgen van het beleid en of het beleid wellicht toe is aan een aanpassing.

2. Theorie

2.1 Theoretisch kader

Als theorie zal het concept 'compacte stad' en het concept 'verrommeling' gebruikt worden. Het uitwerken van deze concepten zal helpen om de hoofdvraag te beantwoorden. De twee concepten dienen eveneens als sensitizing concepts. Hierover staat meer in hoofdstuk 3, de methodologie.

Eind jaren zeventig komt het concept 'compacte stad' in beeld (Bartelds & de Roo, 1995). In Nederland heerste hiervoor het concept van de uiteengelegde stad. Mensen leefde in de sub-urbane gebieden, buiten de stad. De ontvolking van de stad werd door de rijksoverheid bevorderd (van der Cammen & de Klerk, 2003). Maar de afgenomen economische groei bracht de zwakke kant van dit beleid aan het licht. Steden zagen steeds meer problemen. De belangrijkste problemen die steden op zich af zagen komen waren: verandering van de bevolkingssamenstelling, het uit elkaar groeien van wonen en werken, ongunstige ruimtelijke condities voor het openbaar vervoer en relatieve daling van de werkgelegenheid (RPD, 1985).

Door de economische achteruitgang waren woningbouw, bedrijvigheid en culturele activiteiten weer gewenst in de steden. De geluiden om mensen en activiteiten meer in en aan de steden te concentreren om zo de problemen op te lossen werden steeds luider, dit werd aangeduid als stedelijke intensivering, oftewel de 'compacte stad' (Kok & van Wijk, 1986).

Volgens de Rijksplanologische Dienst (RPD) is het centrale beleidselement in het compacte stad concept: "het streven naar concentratie van functies (wonen, werken, voorzieningen) in de stad" (Rijksplanologische Dienst, in Bartelds & de Roo, 1995). Kok en Van Wijk (1986) omschrijven de compacte stad als "een concept waar het erom gaat de steeds verdere uitwaaiing van de stedelijke elementen over de regio tegen te gaan, evenals de sterk doorgevoerde functiescheiding in de stad zelf". Het gaat bij de compacte stad dus om een concentratie van de bevolking en een concentratie en verweving van activiteiten, oftewel een verweving van functies in de stad (Bartelds & de Roo, 1995).

Het compacte stadbeleid zal ook invloed hebben op het niet-stedelijk gebied. Doordat er zuinig met de ruimte om wordt gegaan, zal het landelijk gebied open worden gehouden. Dit is één van de kenmerken van het concept. Buis (1983) onderscheidt verschillende kenmerken. Naast behoud van een open landelijk gebied, oftewel behoud van het bestaande, zal er zuinig met de ruimte omgegaan worden. Hierdoor zullen in steden hoge dichtheden worden gerealiseerd en kan het landelijk gebied worden gespaard voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Binnen het stedelijk gebied is dan een ander kenmerk van de compacte stad te zien, namelijk het mengen van verschillende functies.

Doordat er een hoge dichtheid ontstaat en de functies gemengd worden, worden de afstanden kleiner waardoor het accent op het openbaar vervoer wordt gelegd. Dit is ook een kenmerk van de compacte stad, waardoor er wordt bijgedragen aan een lage energiebehoefte van de stad. Belangrijk om bij deze kenmerken op te merken is dat de meeste voorzieningen zich in het centrum van de stad zullen bevinden. Echter geldt dit niet voor andere voorzieningen. Grootschalige detailhandel, bijvoorbeeld meubelboulevards, zullen zich doorgaans aan de rand van de stad vestigen (Buis, 1983). Uit het beleidsrapport waar de eerste basis voor de compacte stad is gelegd, de Structuurschets 1983, komen ook enkele hoofdkenmerken van de compacte stad naar voren. Deze zijn als volgt: de concentratie van functies in de stad, een intensief ruimtegebruik en het mengen van functies in de stad (Ministerie van VROM, 1984). Deze drie kenmerken zullen als belangrijkste kenmerken van de compacte stad worden beschouwd.

Er moet gezegd worden dat het compacte stad concept verschilt per gemeente, of stad. Ook de problemen en oplossingen die steden hebben verschillen (RPD, 1985). Dit komt doordat elke stad het resultaat is van verschillende historische ontwikkelingen waardoor elke stad zich anders heeft ontwikkeld en de huidige steden dus onderling verschillen. Deze onderlinge verscheidenheid tussen steden moet in gedachten worden gehouden, echter kan er wel een overzicht worden gegeven van de belangrijkste doeleinden die gemeenten hebben van het compacte stadbeleid. De Bartelds & de Roo (1995) geven het volgende overzicht:

- Handhaving en indien mogelijk vergroting van het inwoneraantal, beperking van de toename van het stedelijk ruimtebeslag en vergroting van het stedelijk draagvlak.
- Het stoppen en verbeteren van de uitholling van de economische en sociaal culturele functies van de stad.
- Afremming van de groei van de automobiliteit en bevordering van het openbaar vervoer en langzaam verkeer.
- De ruimtelijke en functionele samenhang van de stad versterken.

Zoals te zien is komen deze doeleinden die gemeenten voor ogen hebben, grotendeels overeen met de kenmerken van het concept van de compacte stad die eerder zijn beschreven. Gemeenten zagen in het compacte stadbeleid dus ook oplossingen voor de problemen van de in de gemeente liggende steden. Het is nu de vraag of de gemeenten, nu dertig jaar later, nog steeds heil zien in het compacte stadbeleid. Hebben gemeenten een beleid gevoerd dat strookt met het compacte stadbeleid of hebben de gemeenten zich uitgebreid op een manier die afwijkt van de compacte stadgedachte. Wanneer het compacte stadbeleid uitgevoerd wordt en de drie belangrijkste kenmerken die

hierboven beschreven staan optreden, zal er in de steden ruimtegebrek ontstaan. Hierdoor zijn de stadsrandzones de bouwplaatsen van de toekomst geworden (Buunk & de Groot, 2008). Nieuwe woningen, detailhandel, bedrijventerreinen en kantoren moeten hun plek vinden in de randen van de steden. Het kan ook zo zijn dat deze functiemenging verkeerd uitpakt en er verrommeling ontstaat.

Omdat het concept 'verrommeling' ook een belangrijk onderwerp is van het onderzoek zal dit concept nader worden gespecificeerd.

De Nota Ruimte en de Agenda Vitaal Platteland, geven aan dat het Nederlandse landschap op verschillende plaatsen 'verrommelt' door verstedelijking, aanleg van infrastructuur en landbouwkundige ontwikkeling (Boersma & Kuiper, 2006). De verrommeling van het landschap in de stadsrandzone wordt als probleem gezien (Hamer et al., 2009). De verrommeling wordt gewijd aan de toename van het aantal storende elementen, die lelijk zijn of niet passen in het landschap. Het is een bedreiging voor de landschappelijke kwaliteit. Om vast te stellen wat verrommeling precies is, is het nodig om het begrip te definiëren. Omdat het nog een relatief jong begrip is zijn vele definities vergelijkbaar met elkaar. Boersma en Kuiper (2006) komen met een definitie die gebaseerd is op onderzoeken van Alterra, die een helder beeld geeft van verrommeling:

Verrommeling is een storende toename van de variatie in het landschap in combinatie met een gebrek aan samenhang. Variatie wordt in de beleving van mensen positief gewaardeerd zolang het gaat om afwisseling binnen een geëigend patroon. Bij verrommeling gaat het juist om niet in het landschap passende variatie en het vóórkomen van als storend ervaren elementen. Verrommeling uit zich in een verrommeld landschap. Een gebied dat als totaal een wanordelijke indruk maakt en waar gebruiksfuncties zonder duidelijk verband naast elkaar aanwezig zijn en/of waar storende elementen in ruime mate zijn waar te nemen. Verrommeling is een proces dat wordt ervaren als niet-beoogd, sluipend. Dus iets dat wordt ervaren als een onbedoelde resultante van het nastreven van diverse belangen, eerder dan het resultaat van een vooropgezet plan of ontwerp. Het heeft associaties met verwaarlozing, verloedering, onverzorgdheid en, meer in het algemeen, onverschilligheid ten opzichte van de kwaliteiten van de openbare ruimte.

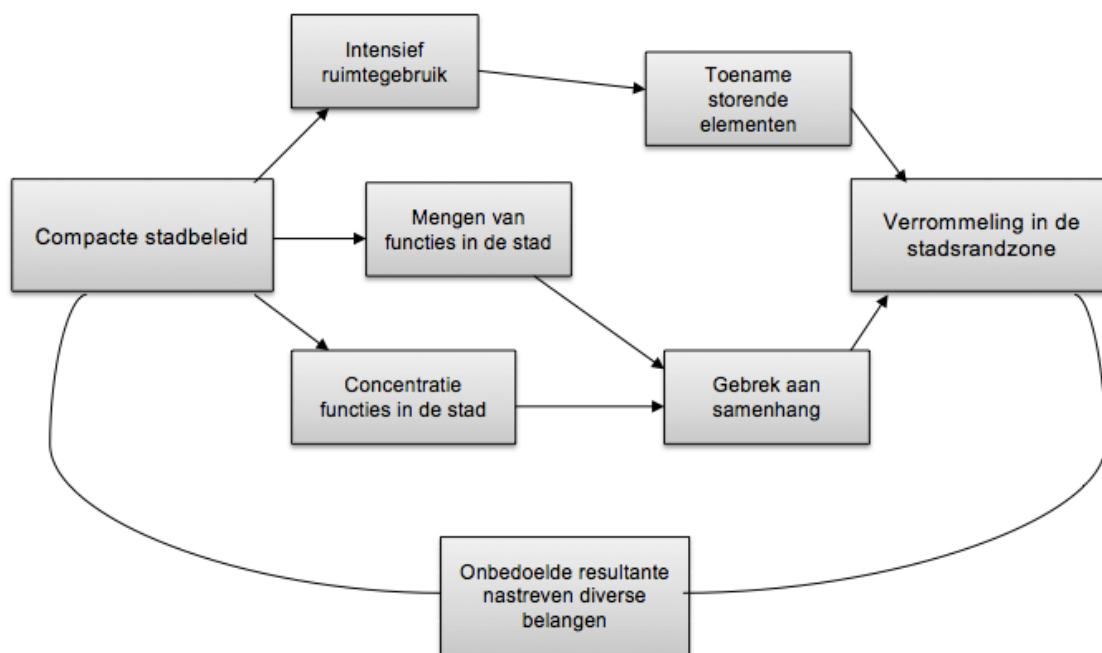
De belangrijkste elementen van het concept verrommeling zijn het aantal storende elementen en het gebrek aan samenhang (Veeneklaas, Donderders & Salverda, 2006). Dit komt ook naar voren uit de bovenstaande definitie. Het is moeilijk om deze twee elementen te operationaliseren. Het gaat namelijk om 'potentieel' storende elementen. Het is dus afhankelijk van de waarnemer of een storend element ook werkelijk als storend wordt ervaren. Over sommige storende elementen kan

dus discussie ontstaan, de ene persoon kan het mooi vinden terwijl een ander persoon het wel degelijk een storend element vindt. Er moet dus in het achterhoofd worden gehouden dat verrommeling een subjectief begrip is dat door mensen ongelijk wordt ervaren.

Een ander belangrijk element wat naar voren komt uit de definitie is dat verrommeling als een sluipend, ongepland proces wordt beschouwd. Het is een onbedoelde resultante van het nastreven van diverse belangen. Een van deze belangen zou dus het compacte stadbeleid kunnen zijn.

Nu het concept van de compacte stad en het concept van verrommeling is uitgewerkt, kan er een conceptueel model opgesteld worden. Hierin worden de belangrijkste begrippen en variabelen uit de concepten weergegeven en in welke relatie ze tot elkaar staan.

2.2 Conceptueel model



Figuur 2: Conceptueel model

Zoals in het theoretisch kader is te lezen zijn de belangrijkste kenmerken van de compacte stad de concentratie van functies in de stad, een intensief ruimtegebruik en het mengen van functies in de stad (Ministerie van VROM, 1984). Deze kenmerken zijn terug te zien in het conceptueel model. Ook is in het theoretisch kader te lezen dat de verrommeling wordt bepaald door het aantal storende elementen en het gebrek aan samenhang tussen de verschillende functies. Er wordt in de literatuur een verband tussen het compacte stadbeleid en de verrommeling beschouwd. In dit onderzoek is dit

verband schematisch weergegeven in het bovenstaande conceptueel model. In het model worden verschillende relaties verondersteld, er moet in het achterhoofd worden gehouden dat het gaat om een versimpeling van de werkelijkheid en dat er andere factoren mee kunnen spelen die niet zijn opgenomen in het model. De verschillende relaties en veronderstellingen die naar voren komen uit het conceptueel model zijn vooral gebaseerd op de literatuur. Er zal worden onderzocht of deze relaties ook in de praktijk te vinden zijn. De veronderstelde relaties uit het conceptueel model worden hieronder uitgelegd.

Door het compacte stadbeleid is er steeds minder ruimte om te bouwen in de stad. Er vindt intensief ruimtegebruik plaats. Verschillende functies concentreren zich in de stad en de verschillende functies worden met elkaar gemengd. Doordat er steeds minder ruimte komt in de stad verschuiven verschillende functies, zoals bedrijventerreinen, woonwijken en detailhandel, naar de randen van de stad. Door het intensieve ruimtegebruik neemt het aantal storende elementen in de stadsrandzone toe. Storende elementen kunnen worden omschreven als objecten of elementen die niet passen in het landschap of in negatieve zin opvallen (de Vries, Custers & Boers, 2010). Er is geen ruimte om deze storende elementen elders te plaatsen dus worden ze in de stadsrandzone geplaatst. Doordat de verschillende functies zoals woningbouw, detailhandel en bedrijventerreinen worden gemengd en geconcentreerd in de stadsrandzone, kan het zijn dat er een gebrek aan samenhang tussen de verschillende functies ontstaat. En wanneer het gebrek aan samenhang ontstaat en het aantal storende elementen toeneemt zal er verrommeling optreden. Wat ook naar voren komt in het theoretisch kader is dat verrommeling een onbedoelde resultante van het nastreven van diverse belangen is. Een van deze belangen zou het compacte stadbeleid, dat verschillende belangen met zich mee brengt, kunnen zijn.

In de literatuur wordt een relatie tussen de compacte stad en de verrommeling verondersteld. Deze relatie zal worden onderzocht en zal worden getoetst door nog meer informatie te verzamelen met behulp van bureauonderzoek en interviews. De manier van informatieverzameling staat beschreven in het volgende hoofdstuk.

3. Methodologie

3.1 Onderzoeksstrategie

Er zal in dit onderzoek sprake zijn van kwalitatief onderzoek. Bij kwalitatief onderzoek wordt vooral verbaal en beschouwend gerapporteerd en zijn de bevindingen moeilijk in tabellen, grafieken, cijfers of berekeningen weer te geven (Verschuren & Doorewaard, 2007). Zoals eerder vermeld, gaat het in dit onderzoek om het verkrijgen van meer inzicht in de veronderstelling dat het compacte stadbeleid als (mede)veroorzaker voor de verrommeling in de stadsrandzone kan worden gezien. Het is niet het doel deze stelling te bewijzen, maar om meer inzicht te verkrijgen. Volgens Flyvbjerg (2006) is het moeilijk om in de sociale wetenschap tot echt bewijs te komen. Dat vindt Eysenck (in Flyvbjerg, 2006) ook en stelde dat het niet altijd alleen om het bewijzen gaat, maar ook om het leren van bepaalde dingen: “sometimes we simply have to keep our eyes open and look carefully at individual cases—not in the hope of proving anything, but rather in the hope of learning something” (p.224). Dat is dus ook van toepassing in dit onderzoek, het gaat niet om het bewijzen van de juistheid of onjuistheid van de veronderstelling, maar om het inzicht dat verkregen kan worden in deze veronderstelling.

De methode waarmee dit onderzoek uitgevoerd zal worden is de gefundeerde theoriebenadering. In deze methode wordt er geprobeerd om met een minimum aan voorkennis en door het voortdurend op elkaar betrekken van fenomenen, te komen tot theoretische inzichten (Verschuren & Doorewaard, 2007). Volgens Creswell (2007) is de gefundeerde theoriebenadering een goede methode wanneer er geen theorie voor handen is om een proces te verklaren. De methode biedt een richtlijn voor het verzamelen en analyseren van data om zo een theoretisch kader op te bouwen die de verzamelde data kan verklaren of een kader biedt voor vervolgonderzoek (Creswell, 2007). Er wordt dus een theorie ontwikkeld op basis van verzamelde data uit de empirische werkelijkheid. Twee belangrijke kenmerken van de gefundeerde theoriebenadering zijn de ‘zoekende houding’ en de ‘voortdurende vergelijking’. Bij de zoekende houding gaat het erom dat er in het onderzoek niet wordt begonnen met een uitgewerkte theorie en dat de onderzoeker voortdurend open staat voor nieuwe inzichten (Verschuren & Doorewaard, 2007). Er wordt in dit onderzoek ook gewerkt met een niet uitgewerkte theorie, namelijk een vermoeden. Om dit vermoeden te onderzoeken moet er dus open worden gestaan voor nieuwe indrukken die kunnen helpen om meer inzicht in dit vermoeden te krijgen. Er zal in de empirie data worden verzameld waarmee de relatie tussen de verrommeling in de stadsrandzone en het compacte stadbeleid kan worden verklaard.

Bij de voortdurende vergelijking gaat het erom dat wat er wordt aangetroffen vergeleken wordt met datgenen dat eerder is waargenomen en geïnterpreteerd (Verschuren & Doorewaard, 2007).

Wanneer er nieuwe inzichten in het vermoeden wordt ontdekt, moeten deze dus worden vergeleken met eerder gevonden inzichten. Er kan zo worden gekeken of de inzichten dezelfde kenmerken bezitten of dat er sprake is van afwijking tussen de verschillende gevonden inzichten.

Om het onderzoek in goede banen te houden is het bij de gefundeerde theoriebenadering nodig om sensitizing concepts te gebruiken. Hiermee wordt er richting gegeven aan het onderzoek en de onderzoeker (Boeije, Carlier, Evers & Wesel, 2009). Bij de gefundeerde theoriebenadering worden sensitizing concepts vooral gebruikt als beginbegrippen. Tijdens het onderzoek wordt er uiteindelijk een definitie of omschrijving van het begrip gegeven. De sensitizing concepts kunnen globale inzichten geven en richting geven aan de analyse. Ook kunnen ze de basis zijn van topiclijsten bij interviews (Boeije et al., 2009).

De sensitizing concepts die in dit onderzoek belangrijk zijn, zijn het concept 'verrommeling' het concept 'stadsrandzone' en het concept 'compacte stad'. Deze drie begrippen zullen ervoor zorgen dat het onderzoek richting krijgt en er niet teveel wordt uitgeweken van het doel van het onderzoek. Ook zullen de sensitizing concepts de basis zijn voor de topiclijsten die worden gebruikt bij de interviews. Om nieuwe inzichten te verkrijgen zal er in dit onderzoek vooral gebruik worden gemaakt van interviews. Deze interviews zullen worden gehouden met experts op het te onderzoeken gebied. Door gebruik te maken van de sensitizing concepts zal het interview een duidelijke richting krijgen om meer inzicht te krijgen in het vermoeden dat naar voren komt in de literatuur. In de interviews zal de relatie tussen de verrommeling in de stadsrandzone en het compacte stadbeleid aan bod komen. Op deze manier zal er informatie worden verkregen over hoe experts op dit vakgebied over deze relatie denken. Het is zaak om deze interviews meteen na afname uit te werken om zo de verschillende verkregen inzichten met elkaar te kunnen vergelijken op overeenkomsten en verschillen. Dit is namelijk een belangrijk punt bij de gefundeerde theoriebenadering. De personen die zullen worden geïnterviewd zijn de volgende:

- David Hamers: Senior onderzoeker Planbureau voor de Leefomgeving. David Hamers is expert op het gebied van de stadsrandzone en is dan ook auteur van vele beleidsstukken waar de stadsrandzone een rol in speelt.
- Ed Buijs: Urban planner bij Dienst Ruimtelijk Ordening Amsterdam. De stadsrandzone is al tien jaar het werkveld van de heer Buijs. De stadsrandzone van Amsterdam is honderd procent zijn werkveld.
- Willem Buunk: Lector area development bij de hogeschool Windesheim. Willem Buunk is lector op het gebied van gebiedsontwikkeling en planologie. Zijn uitspraak dat verrommeling het resultaat van bewust beleid is, was één van de aanleidingen om dit onderzoek te starten.

- Friso de Zeeuw: directeur Nieuwe Markten bij Bouwfonds Ontwikkeling en hoogleraar gebiedsontwikkeling aan de TU Delft. Friso de Zeeuw is expert op het gebied van gebiedsontwikkeling en weet ook veel over de stadsrandzone te vertellen.

De casus waarin dit onderzoek plaats zal vinden is de Nederlandse planningspraktijk. Het mag duidelijk zijn dat er geen stadsrandzones buiten Nederland worden betrokken in dit onderzoek. Het gaat om de relatie die er is tussen de verrommeling in Nederlandse stadsrandzones en het Nederlandse compacte stadbeleid. De Nederlandse planningspraktijk is de empirische werkelijkheid waar data uit wordt verzameld. De sensitizing concepts, verrommeling, stadsrandzone en compacte stad, worden als uitgangspunt genomen. Er zal worden geprobeerd om deze concepten in de praktijk te benaderen met behulp van literatuur en interviews. De bevindingen zullen steeds worden vergeleken met eerdere bevindingen. Op deze manier zullen overeenkomsten met eerdere bevindingen leiden tot een bevestiging van de gevonden data. Afwijkingen zullen leiden tot een aanpassing van de gevonden data of wijzen op een onderbelicht aspect van de sensitizing concepts (Verschuren & Doorewaard, 2007). De interviews zullen ook zorgen voor visies op de relatie tussen de verrommeling in de stadsrandzone en het compacte stadbeleid. Belangrijk is om open te staan voor nieuwe visies die worden verkregen met de interviews. Het is interessant om te kijken hoe deze visies met elkaar overeen komen en hoe deze visies in conflict staan met elkaar, de gevonden data zal zo voortdurende met elkaar vergeleken worden. Op deze manier zullen, zoals ook hierboven beschreven, overeenkomsten leiden tot bevestiging van eerder gevonden data en afwijkingen leiden tot aanpassingen of aanwijzingen op een onderbelicht aspect.

Wat ook van belang is, is om erachter te komen waar deze visies op gebaseerd zijn. Dit wordt ook wel de sneeuwbalmethode genoemd. De experts die worden geïnterviewd zullen worden gevraagd naar datamateriaal waar zij hun visies op baseren en zouden andere respondenten aan kunnen wijzen die ook kennis hebben van dit onderwerp. Op deze manier kan de praktijk goed worden onderzocht. Zo kan er worden bepaald of de verzamelde data de relatie tussen de verrommeling in de stadsrandzone kan verklaren of een kader kan bieden voor vervolgonderzoek.

De gefundeerde theorie benadering zal in dit onderzoek worden gecombineerd met het bureauonderzoek. Het vermoeden wat onderzocht gaat worden is namelijk afkomstig uit de literatuur en om niet helemaal zonder voorkennis het onderzoek in te stappen is het nodig om kennis op te doen uit de literatuur. Bij deze onderzoeksmethode, het bureauonderzoek, zal er bestaande literatuur worden bestudeerd. Er wordt gebruikt gemaakt van door anderen geproduceerd materiaal. (Verschuren & Doorewaard, 2007). Er zijn twee hoofdvarianten in bureauonderzoek, namelijk literatuuronderzoek en secundair onderzoek. Er zal in dit onderzoek sprake zijn van

literatuuronderzoek omdat vooral gebruik wordt gemaakt van door anderen geproduceerde kennis. Een voordeel van het bureauonderzoek is dat er in een korte tijd veel gegevens kunnen worden verzameld (Verschuren & Doorewaard, 2007). Dit is een positief punt aangezien er een beperkte tijd beschikbaar is voor dit onderzoek.

3.2 Onderzoeksmateriaal

Bij kwalitatief onderzoek zijn er grofweg drie onderzoeksmethoden te onderscheiden om informatie op te doen. Dit zijn de inhoudsanalyse, het interview en de observatie. De inhoudsanalyse en het interview zijn de twee onderzoeksmethoden die gebruikt zullen worden in dit onderzoek.

De inhoudsanalyse is een belangrijk onderdeel van dit onderzoek. Hierbij wordt tekstueel materiaal bekeken vanuit de vraagstelling, om zo een antwoord op deze vragen te vinden. In dit onderzoek zal dit vooral bestaan uit het analyseren van documenten die de sensitizing concepts bevatten, namelijk verrommeling, stadsrandzone compacte stad. Zo kan er in een korte tijd veel gegevens worden verzameld.

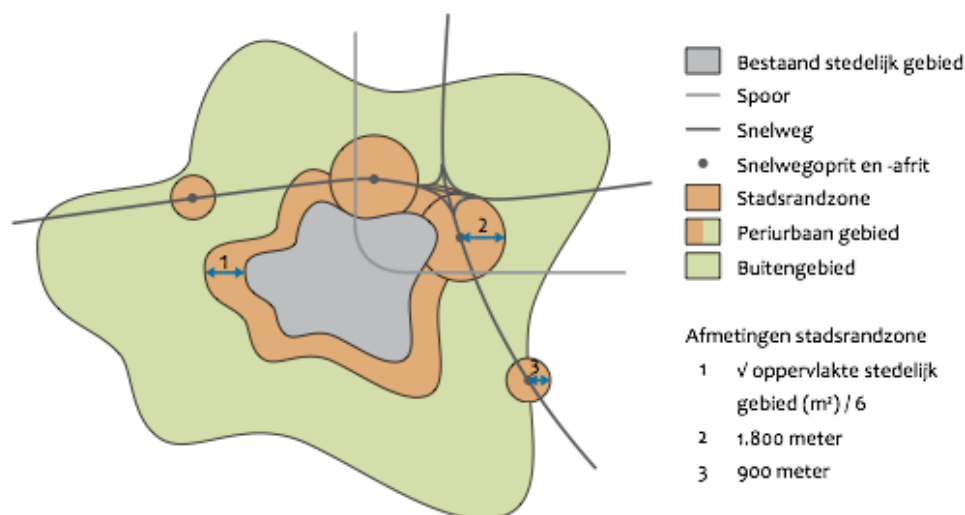
De interviews spelen in dit onderzoek een belangrijke rol. Ze zullen worden afgenomen met experts op het te onderzoeken gebied en zullen bestaan uit diepte interviews met een open structuur, waarbij gebruik wordt gemaakt van een vooraf opgestelde vragenlijst die de sensitizing concepts bevat. Op deze manier krijgt het interview een duidelijke richting maar is er toch nog ruimte voor het verhaal van de respondent.

4. Verrommeling in de stadsrandzone

4.1 De stadsrandzone verkend

Om een goed beeld te krijgen van hoe de verrommeling in de stadsrandzone eruit ziet, is het nodig om eerst een goed beeld te krijgen van de stadsrandzone zelf. Zoals in het projectkader al is geschreven, is de stadsrandzone het overgangsgebied tussen stad en platteland (Hamers et al., 2009). In figuur 1 is ter verbeelding een schematische weergave van de stadsrandzone weergegeven. In veel rapporten wordt een definitie gegeven van de stadsrandzone. Ook lijken veel definities op elkaar maar wordt er hier en daar wat toegevoegd. Na veel van deze definities bestudeerd te hebben zal in dit onderzoek de volgende definitie gehanteerd worden (Hamers et al., 2009, p.11):

Onder de stadsrandzone verstaan we in deze studie de overgangszone tussen stad en platteland: het gebied dat direct grenst aan de bestaande stad, met een doorsnee variërend van enkele honderden meters tot circa twee kilometer (afhankelijk van de grootte van de stad), met inbegrip van het gebied in de directe omgeving van snelwegafslagen.



Figuur 3: Schematische weergave stadsrandzone (Hamers, et al., 2011, p.32)

Er is voor deze definitie gekozen omdat deze definitie een duidelijk beeld geeft van hoe de stadsrandzone zich vormgeeft. In dit gebied, dat direct grenst aan de bestaande stad is een grote ruimtelijke dynamiek aanwezig doordat er vaak verschillende functies gevestigd zijn, zoals bedrijven, woningen, kantoren, groen en recreatie. Door deze dynamiek ontwikkelt elke stadsrandzone zich anders, er is een continue metamorfose gaande en de stad schuift steeds verder het buitengebied in (Ministerie van VROM, 2010). Het is dan ook goed om rekening te houden met het feit dat geen stadsrandzone hetzelfde is.

De stadsrandzone is nu vaak een gebied van niemand, het is geen stad en geen land. Dit geldt ook

voor het beleid. In Nederland is het beleid vaak eenzijdig ontwikkeld, er is stedelijk beleid en er is landschappelijk beleid, maar het gebied ertussen in, de stadsrandzone, valt hier buiten (Ministerie van VROM, 2010). Dit is een probleem aangezien de verstedelijkingsdruk in de stadsrandzone in de nabije toekomst onverminderd groot blijft, omdat verschillende bestaande en nieuwe functies er een locatie zoeken (Buunk & de Groot, 2008). Ook het Planbureau voor de Leefomgeving (2010) geeft aan dat de verstedelijking in de stadsrandzone zal voortduren: “Tot aan 2040 zal de verstedelijkingsdruk op de stadsrandzone bij voortzetting van het huidige bundelingsbeleid naar verwachting onverminderd groot blijven” (p.183). Het is goed om hierbij te vermelden dat de verstedelijking zowel wonen, werken en infrastructuur betreft als natuur en recreatie. Hierdoor lopen deze ontwikkelingen door elkaar heen waardoor het moeilijk blijft om te bepalen of het gebied als stad of als land kan worden gezien (Planbureau voor de Leefomgeving, 2010). Het grote probleem in de stadsrandzone is dus dat er veel ontwikkelingen plaatsvinden maar dat het beleid voor het gebied ontbreekt. Hierdoor ontstaan er veel verschillende problemen. Zoals ook al in het projectkader is beschreven kunnen deze problemen worden samengevat in het dichtslibben van openbare ruimten, verdwijnen van scheiding tussen stad en land en ontstaan van verrommeling. Deze verrommeling in de stadsrandzone zal in dit hoofdstuk verder bestudeerd worden.

4.2 Aanwezigheid van verrommeling in de stadsrandzone

De beleving van het landschap wordt in essentie bepaald door drie zaken. De kenmerken van het landschap, de kenmerken van de waarnemer en de context waarbinnen de beleving zich afspeelt (Veeneklaas et al., 2006). De koppeling van de beleving van het landschap met de kenmerken van het landschap is essentieel om te bepalen of een landschap verrommeld is of niet. De andere twee kenmerken mogen hierbij niet uit het oog worden verloren. Verrommeling is een proces wat leidt tot een verrommeld landschap. Zoals in het projectkader al is vermeld zijn de belangrijkste elementen van verrommeling het aantal storende elementen en het gebrek aan samenhang (Veeneklaas et al., 2006). Storend betekent hier niet passend, niet geëigend. Bij gebrek aan samenhang gaat het om niet passende variatie in het landschap wat leidt tot verbrokkeling en een gevoel van wanorde (Veeneklaas et al., 2006). Belangrijk is dat dit beeld per landschapstype (context) en per waarnemer verschilt.

In het onderzoek van Veeneklaas et al. (2006) is verrommeling onderzocht met behulp van veldonderzoek in 72 grids van één bij één kilometer verspreid over Nederland. Er is per grid vastgesteld hoeveel storende elementen aanwezig waren en is er een waardeoordeel gegeven over de samenhang binnen het grid (Boersma & Kuiper, 2006). Ten slotte is voor elk grid een totaaloordeel gegeven over de verrommeling. Hieruit kwam naar voren dat stadsrandzones

bovengemiddeld verrommeld zijn. De helft van de stadsrandzones die zij onderzocht hebben zijn enigszins tot zeer verrommeld, waar dat bij overige gebieden maar voor een derde geldt (Veeneklaas et al., 2006). Om meer inzicht te krijgen in hoe deze verrommeling er in de praktijk uit ziet is hieronder een tabel uit het onderzoek van Veeneklaas et al. (2006) weergegeven waarin objecten zijn opgenomen die mogelijk storend zijn. De classificatie rood en niet rood geeft aan of het gaat om een industrieel/technisch ogend element (rood) of een overig element (niet rood). Deze classificatie is aangebracht omdat bleek dat de mate van storing vooral wordt bepaald door de mate waarin een element technisch en/of industrieel oogt (Veeneklaas et al., 2006).

Landbouwgerelateerd	Geclassificeerd als
• Maneges (zeer afhankelijk van inpassing); particuliere paardenbakken	niet rood
• Boomkwekerijen (vooral genoemd in beleidsdocumenten)	niet rood
• Verruigd grasland (temidden van agrarische productiegebieden)	niet rood
• Mais (wellicht minder storend nu dan enkele jaren geleden)	niet rood
• Kassen	rood
• Silo's	rood
• Bovenmaatse schuren	rood
Reclame/informatie	
• Showrooms op zichtlocaties	rood
• Reclameborden	niet rood
• Educatieve borden	niet rood
Recreatie	
• Campings	niet rood
• Vakantieparken	niet rood
• Golfbanen	niet rood
Niet-agrarische bedrijvigheid	
• Loodsen	rood
• Fabrieken/industriële bedrijfsgebouwen	rood
• Veiling/handelsgebouwen (vooral vierkante blokkendozen, zonder dakoverstek)	rood
• Kantoorgebouwen	rood
• Showrooms	rood
Openbaar nut en infrastructuur	
• Rioolwaterzuiveringsinstallaties (o.m. stankoverlast)	rood
• Hoogspanningsleidingen/masten	niet rood
• Radio/zendermasten	niet rood
• Windturbines	rood
• Wegen (indien breed, hoog en opvallend)	rood
• Rotondes	rood
• Bruggen	rood
• Tunnels met graffiti	rood
• Geluidswallen	rood
• Spoorwegemplacementen	rood
Wonen	
• Opvallende villa's (indien luxueus of armoedig)	rood
• Flats (residentiële hoogbouw)	rood
• Huizen, indien wit of andere opvallende kleuren	rood
• Woonboten	rood
Overig	
• Parkeerterreinen	rood
• Schuttingen/hekken (afhankelijk van kleur en vorm)	niet rood

Tabel 1: Objecten die mogelijk storend zijn (Veeneklaas et al., 2006, p.48)

Het Planbureau voor de Leefomgeving voegt het woord 'potentieel' toe bij hun lijst van storende elementen. Deze lijst komt erg overeen met de hierboven getoonde lijst. Zij hebben het liever over potentieel storende elementen, omdat of een storende element ook daadwerkelijk als storend wordt ervaren afhankelijk is van de waarnemer (Boersma & Kuiper, 2006). Een voorbeeld hiervan is het potentieel storende element windturbines. De ene persoon vindt het een mooi voorbeeld van

schone energie, terwijl een andere persoon het een storend element vindt in het landschap. Deze subjectiviteit zal dus altijd een rol spelen bij de beoordeling van storende elementen. Hieronder zijn voorbeelden te zien van storende elementen in het landschap.



Figuur 4: Verschillende storende elementen (Frijters et al., 2004, p.16)



Figuur 5: Particuliere paardenbakken als potentieel storend element (Boersma & Kuiper, 2006, p.15)

Op deze manier is het aantal 'potentieel' storende elementen terug te zien in de praktijk. Het andere kenmerk van verrommeling, het gebrek aan samenhang, komt ook voor in de stadsrandzone. Boersma & Kuiper (2006) stellen dat in de stadsranden altijd sprake is van een overgang van stedelijke naar niet-stedelijke functies, waardoor er meerdere typen grondgebruik voorkomen. Hierdoor is de heterogeniteit groot de stadsrandzone. Hoe meer verschillende typen grondgebruik voorkomen in de nabijheid, hoe groter de heterogeniteit van het gebied is. Verschillende typen grondgebruik hoeft niet meteen te leiden tot een gebrek aan samenhang, maar omdat er in de stadsrandzone vaak sprake is van conflicten tussen allerlei ruimtegebruiksfuncties, bijvoorbeeld tussen grootschalige infrastructuur en recreatie, kan een hoge mate van heterogeniteit toch een aanwijzing zijn voor een gebrek aan samenhang in de stadsrandzone (Hamers et al., 2009). Hieronder zijn voorbeelden te zien van heterogeniteit in de stadsrandzone.

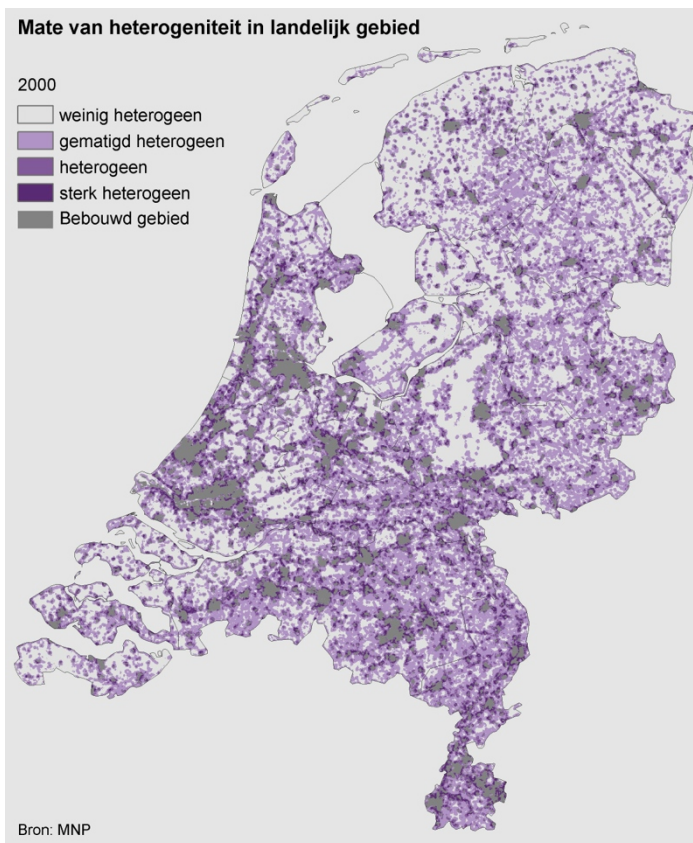


Figuur 6: Weiland, glastuinbouw en kantoren, Utrecht
(Hamers et al., 2009, p.30)

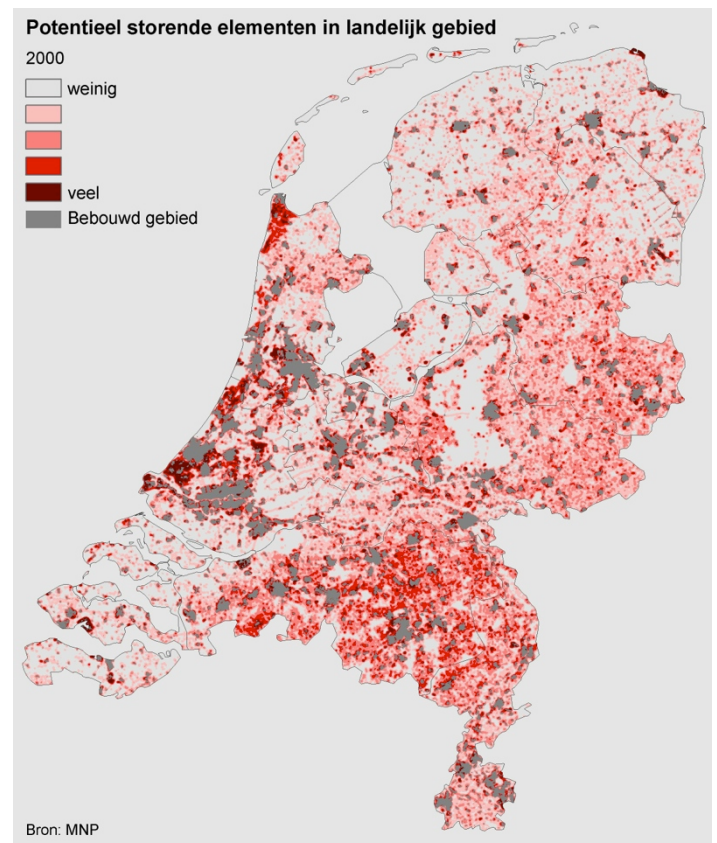


Figuur 7: Bedrijventerreinen en snelwegen, Arnhem
(Hamers et al., 2009, p.30)

Dat er in de stadsrandzone sprake is van een hoge mate van heterogeniteit is in Figuur 8 te zien. De grijze gebieden zijn bebouwd gebied, de grote grijze gebieden zijn de steden. Direct langs deze steden, in de stadsrandzones, is er een sterke mate van heterogeniteit te zien.



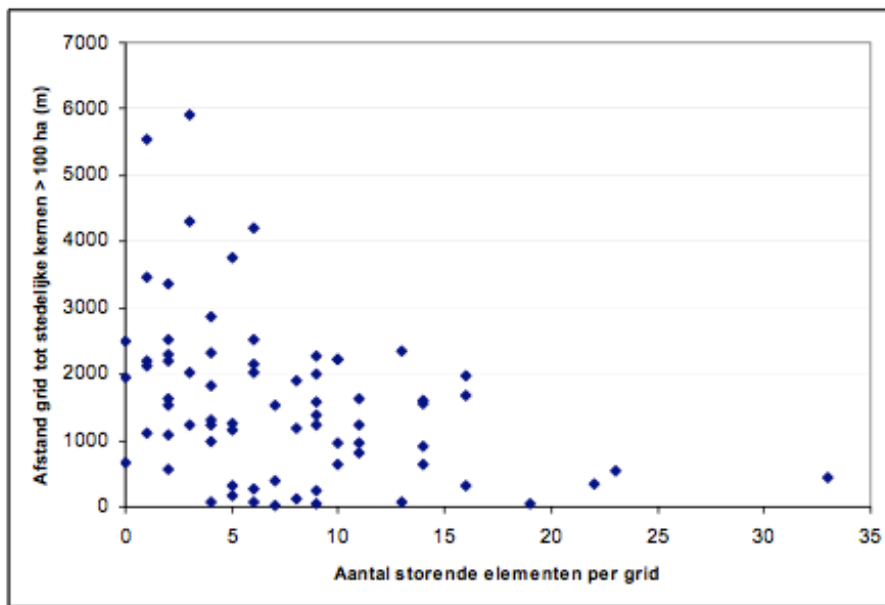
Figuur 8: Mate van heterogeniteit in landelijk gebied
(Boersma & Kuiper, 2006, p.26)



Figuur 9: Potentieel storende elementen in landelijk gebied
(Boersma & Kuiper, 2006, p.21)

Wanneer de kaart van de mate van heterogeniteit naast de kaart van het potentieel aantal storende elementen wordt gelegd, komen dezelfde gebieden naar voren. “In het Westland (kassen), de bollengebieden in Zuid-Holland en de Kop van Noord- Holland komen veel potentieel storende

elementen voor. Ook in Noord-Brabant, Limburg en delen van Overijssel en Gelderland zijn matig tot veel potentieel storende elementen (maïs en huizen). De heterogeniteit is in deze gebieden ook gematigd tot sterk” (Boersma & Kuiper, 2006, p.25). Opvallend is dat in de stadsrandzones (de zone langs de grote grijze gebieden) een hoge mate van heterogeniteit aanwezig is en op veel plekken ook veel storende elementen. Dat er in de stadsranden meer storende elementen te vinden zijn dan verder weg van de steden is nog eens terug te zien in onderstaande grafiek.

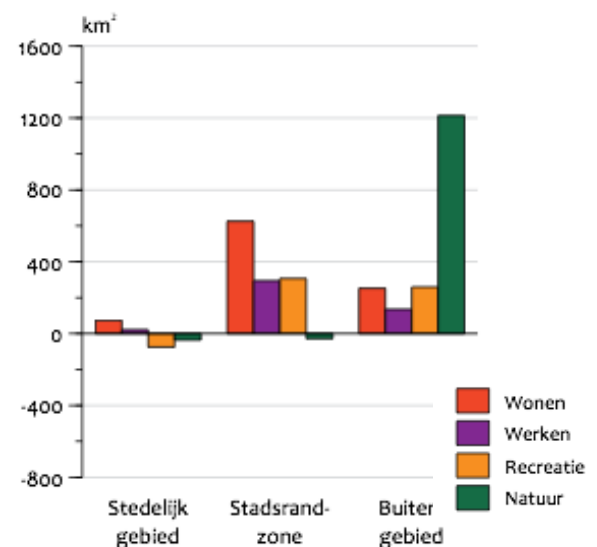


Figuur 10: Aantal storende elementen per steekproefgebied en de nabijheid van stedelijke kernen (Veeneklaas et al., 2006, p.74)

In deze grafiek zijn het aantal storende elementen in de onderzochte gebieden uitgezet tegen de afstand van het gebied tot een stedelijke kern (Veeneklaas et al., 2006). Er is duidelijk te zien dat waar veel storende elementen zijn, de stad nabij is. Hoe verder van de stad, hoe minder storende elementen. Dit geeft aan dat er in de stadsrandzones, naast de hoge mate van heterogeniteit, veel storende elementen aanwezig zijn en er dus kan worden gezegd dat de stadsrandzones over het algemeen verrommeld zijn.

Of deze grote mate van heterogeniteit en het voorkomen van potentieel storende elementen ook daadwerkelijk op verrommeling duiden is afhankelijk van een aantal zaken (Boersma & Kuiper, 2006). Zo is de inpasbaarheid in het landschap vooral belangrijk bij de heterogeniteit, aangezien een hoge mate van heterogeniteit niet hoeft te leiden tot een gebrek aan samenhang. De kenmerken en aard van de potentieel storende elementen, het referentiebeeld van het landschap en natuurlijk ook het referentiebeeld van de waarnemer spelen ook een rol bij de beoordeling of een landschap verrommeld is of niet.

Toch blijkt uit het bovenstaande dat in de stadsrandzone de dreiging voor verrommeling hoger ligt. Dit kan komen doordat de stadsrandzone wordt getypeerd als een dynamisch gebied met veel verschillende ontwikkelingen en belangen (Kuypers, 2010). In de stadsrandzone zijn de afgelopen twintig jaar de grootste nieuwe locaties voor wonen, werken en recreaties terecht gekomen (Hamers et al., 2009). Hoewel de dynamiek in de stadsrandzone dus groot is, is de stadsrandzone onderbelicht in het ruimtelijk beleid. Door binnenstedelijke herstructurering verschuiven functies vanuit de steden naar de stadsrandzone, zonder dat daar een solide plan voor is. Hierdoor is de ruimtelijke inpassing van vele functies ongelukkig (Hamers et al., 2009). Bedrijven, volkstuinen, sportvelden zijn slecht ingepast in de ruimte waardoor er een gebrek aan samenhang ontstaat. Ook het ministerie van VROM (2010) ziet de verrommeling toenemen in de stadsrandzone: “De stadsrand is vaak restruimte, zoekgebied voor actuele en toekomstige ruimteclaims. De ruimtelijke dynamiek is er hoog en allerlei tijdelijke functies vinden een plek in de stadsrand” (p.6). Zoals te zien in figuur 11, is de ruimtevraag in de stadsrandzone het grootst. Het is een gebied met planologische schaduwwerking, waardoor de stadsrandzone vaak verrommelt (ministerie van VROM, 2010). Door de hoge ruimtelijke dynamiek in de stadsrandzone ontstaat er een hoge mate aan heterogeniteit. Afstemming van de diverse functies moet daarom een belangrijke rol spelen in de stadsrandzone, maar omdat het gebied vaak onderbelicht is in het ruimtelijk beleid, is dit vaak niet het geval. Hierdoor kan er een gebrek aan samenhang tussen de diverse functies ontstaan, wat bijdraagt aan het proces van verrommeling.



Figuur 11: Ruimtevraag Nederland 2002-2040 (Hamers et al., 2009, p. 18)

Omdat de stadsrandzone vaak als restgebied gezien wordt, worden er gemerkt of ongemerkt veel kleinschalige elementen aan het landschap toegevoegd. Kleinschalige elementen zijn bijvoorbeeld bedrijfsgebouwen langs snelwegen. Deze zijn kleinschalig omdat concepten als compacte stadbeleid, die ruimtelijk gesproken vrij grofmazig en grootschalig zijn, deze kleinschalige elementen niet vatten. Juist deze kleinschalige elementen veroorzaken de perceptie van verrommeling (Zonneveld, 2007). Deze toevoeging van kleinschalige elementen kunnen duiden op het hoge aantal ‘potentieel storende elementen’ in de stadsrandzone en draagt dus ook bij aan het proces van verrommeling.

Een van de meest voorkomende voorbeelden van verrommeling is toch wel de bedrijfsbebouwing in de vorm van linten langs de snelwegen. Dit concrete voorbeeld van verrommeling zal hier beschreven worden om een nog beter beeld te krijgen van de verrommeling in de stadsrandzone. In

tabel 1 is deze vorm van verrommeling opgenomen onder het label 'niet agrarische bedrijvigheid'. Het ministerie van VROM heeft het over 'bedrijfsdozen' die het open landschap verdringen (van Rikxoort, 2008). In de stadsrandzone zijn dit vooral grote bedrijven die veel ruimte nodig hebben en bedrijven die mobiliteit belangrijk vinden. Deze bedrijven willen zich dicht in de buurt van opritten en afritten van snelwegen of dichtbij voorstadhaltes van de spoorverbindingen vestigen (D. Hamers, persoonlijke communicatie, 12 april, 2012). Hieronder zijn voorbeelden te zien van dergelijke bedrijven(terreinen).



Figuur 12: Verrommeling in de vorm van bedrijfsbebouwing (Keizer, 2009)



Figuur 13: Bedrijventerrein als potentieel storend element (Boersma & Kuiper, 2006, p.15)

Deze bedrijfsbebouwing kan voor verrommeling zorgen. Toch zijn al deze geplande bedrijventerreinen, maar ook woonwijken en recreatiebouwwerken, legaal volgens bestemmingsplannen gebouwd (Zonneveld, 2007). De bedrijfslinten langs snelwegen zijn tamelijk kleinschalige elementen en worden niet gevat door grootschalige concepten die zijn opgezet door

het Rijk, zoals de compacte stad. Uiteindelijk zijn het de gemeenten die deze ontwikkelingen op hun grondgebied toelaten (Zonneveld, 2007). Gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor de ontwikkelingen in de stadsrandzone die als verrommeling kunnen worden gezien. Al deze bebouwing is voltrokken via de wet op de ruimtelijke ordening. Alle gemeenten houden zich aan deze wet en bouwen volgens het compacte stadbeleid, maar op grotere schaal kunnen deze ontwikkelingen als verrommeling worden bestempeld door het Rijk. Het ministerie van VROM noemt “het lukraak toestaan van bebouwing langs snelwegen en in stadsranden een gevolg van een keuze voor de gemakkelijke oplossing, te weinig creativiteit en een gebrek aan coördinatie” (Buunk & de Groot, 2008, p.5). Het ministerie draagt systeemverantwoordelijkheid voor de ruimtelijke ordening en doet alleen centraal wat moet en laat verder zoveel mogelijk over aan de decentrale overheden. De provincies en gemeenten maken dus zelf hun beslissingen op het gebied van ruimtelijke ordening (Buunk & de Groot, 2008). Voor gemeenten brengt toelaten van nieuwe bedrijven binnen hun gemeente veel economische voordelen met zich mee. Alleen wanneer deze nieuwe bedrijfsgebouwen niet goed worden ingepast in het landschap, kan dat meehelpen aan het proces van verrommeling. Volgens de gemeente Groningen is regionale afstemming het sleutelwoord bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen en nieuwe woningbouw. In het verleden bleken gemeenten met elkaar te concurreren door met de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen en uitgifte van grond voor woningbouw dezelfde markt aan te boren (Tijdens, 2010). Het gevolg hiervan was dat er braakliggende terreinen ontstonden en het landschap onnodig werd aangetast. De provincie Groningen heeft maatregelen genomen en regionale afspraken vastgesteld over nieuwe locaties en de hoeveelheid ruimte die beschikbaar is voor bedrijventerreinen en woningbouw. Zo kunnen negatieve ontwikkelingen in de toekomst worden voorkomen (Tijdens, 2010).

Een van de oorzaken voor de verrommeling die ontstaat door ‘het lukraak toestaan van bebouwing lang snelwegen en in stadsranden’ is dus de regionale afstemming. Het is de slechte beleidsvorming die zorgt voor deze grootschalige verrommeling (Meek, Kort, Westra, van Velthoven, & Greven, 2011). Meek et al. (2011) maken in hun onderzoek naar verrommeling onderscheid tussen grootschalige en kleinschalige verrommeling. Meer grootschalige verrommeling, zoals nieuwbouw, bedrijventerreinen, glastuinbouw en windmolens etc., wordt veroorzaakt door slechte planvorming en handhaving. De kleinschalige verrommeling, zoals slecht opgeruimde erven, volkstuintjes en zwerfvuil wordt veroorzaakt door individuele vrijheden. Het gaat hier om verrommeling die slechts op beperkte, individuele schaal wordt ervaren. Het wordt veroorzaakt, ervaren en opgelost door een kleine groep mensen. Mensen zijn niet verplicht hun erf op te ruimen en het is dan ook aan henzelf of zij dit doen of niet (Meek et al., 2011). Volgens het ministerie van VROM (2007) liggen er nog diepere oorzaken aan de verrommeling. Enkele belangrijke factoren zijn: de veranderende

demografie, de klimaatveranderingen en de internationalisering (Ministerie van VROM, 2007). Deze trends hebben invloed op de verrommeling. De bevolkingssamenstelling verandert (meer eenpersoonshuishoudens, meer ouderen). De vraag naar 'wonen in het groen' neemt toe wat leidt tot meer woningen in het buitengebied. Klimaatveranderingen stellen nieuwe eisen aan de inrichting van het landschap. Hierbij moet gedacht worden aan waterberging, waterafvoer, beveiligingen tegen wateroverlast maar ook windmolens en dergelijke (Meek et al., 2011). En de internationale concurrentiepositie moet op peil worden gehouden, in verband met het vestigingsklimaat voor bedrijven en woonmilieus voor hoogopgeleiden. Deze drie factoren zorgen voor een aanpassing van het beleid.

Bij het aanpassen van het beleid gaat het volgens Meek et al. (2011) fout. Door de verschillende individuele belangen en een 'softe' overheid dreigt het in veel situaties aan te komen op een compromis. De overheid heeft goede bedoelingen maar een te passieve houding. Er zijn verschillende belangen die nagestreefd worden. Er komen op deze manier 'mazen' in het beleid waardoor er ruimte is om verrommeling te laten ontstaan. Het voorbeeld van bedrijventerreinen kan hier worden gebruikt. Verschillende overheden kijken anders naar het landschapsbeeld. Gemeenten zijn trots op de bouw van een nieuw bedrijventerrein. Wanneer een bedrijventerrein op een zichtlocatie wordt geplaatst, levert dit een hogere geldopbrengst (Meek et al., 2011). Echter, de gebruiker van de openbare ruimte kan dit zien als een storend element en een toename van verrommeling. De Rijksoverheid laat de bouw van de bedrijventerreinen ook toe, omdat ze worden gebouwd conform de bestemmingsplannen en aangezien het ministerie zoveel mogelijk over laat aan de decentrale overheden, maken de provincies en gemeenten zelf hun beslissingen op het gebied van ruimtelijke ordening. Het Rijk heeft hier dus geen controle op en wanneer alles gemeenten echter alle gemeenten de bouw van nieuwe bedrijventerreinen toelaten, kan dit op hogere schaal leiden tot verrommeling.

Concepten als het compacte stadbeleid kunnen de bouw van deze bedrijventerreinen niet tegenhouden. Volgens Ed Buijs komt dat doordat gemeenten een onduidelijk beleid hebben. Ze willen wel vasthouden aan het compacte stadbeleid maar de economische voordelen voor de gemeente zijn zo groot dat ze de bouw van nieuwe bedrijventerreinen toch toelaten (E. Buijs, persoonlijke communicatie, 20 april, 2012). Willem Buunk noemt het misvatting, dat de zogenaamde wildgroei van lelijke dozen langs de snelweg als falen van het compacte stadbeleid wordt gezien. Het feit dat bedrijfslocaties uit het bestaand stedelijk gebied naar de randen van de compacte stad zijn geplaatst is juist de bedoeling geweest van het compacte stadbeleid (W. Buunk, persoonlijke communicatie, 27 april, 2012). Bij het voorbeeld van bedrijventerreinen kan volgens Willem Buunk het compacte stadbeleid als mede veroorzaker voor de verrommeling worden gezien. Door het compacte stadbeleid is de verstedelijkingsdruk in de stadsrandzone heel hoog. Allerlei functies

komen daar terecht. Wanneer er diverse belangen worden nagestreefd en daardoor compromissen worden gesloten, kan het zijn dat er geen goede inpassing van de verschillende functies is. Iedereen wordt tevreden gehouden maar een echt duidelijk beleid ontbreekt. Deze ontwikkeling zou kunnen leiden tot verrommeling.

4.3 Probleemperceptie van verrommeling

Vanuit de praktijk kan er vanuit twee kanten naar verrommeling worden gekeken. Enerzijds worden dergelijke restruimtes nodig geacht, ze zijn spannend en fascinerend en horen bij de stad. Er is behoefte aan dergelijke gebieden met lossere regelgeving, tijdelijke functies en experimenteerruimte. Anderzijds vormen de zones een barrière en zorgen ze voor een onaantrekkelijke uitstraling. Daarbij tast de verrommeling de landschappelijke structuur aan (Kuypers, 2010). Dat verrommeling een subjectief begrip is, is al meerdere malen gezegd. Dit blijkt ook uit de antwoorden die verkregen zijn uit de interviews. Ook de respondenten zijn het niet met elkaar eens op het gebied van verrommeling. Zo vindt Friso de Zeeuw dat verrommeling als verschijnsel niet zomaar veroordeeld kan worden. Het verschijnsel heeft namelijk een maatschappelijke functie. De maatschappij heeft behoefte aan dergelijke rommelterreinen waar net iets meer mag (F. de Zeeuw, persoonlijke communicatie, 29 mei 2012). Hij zou het begrip omschrijven als iets wat vooral speelt in de belevingswaarde. Wanneer er in de ruimtelijke kwaliteit onderscheid gemaakt wordt tussen belevingswaarde, gebruikerswaarde en toekomstwaarde, kan verrommeling geplaatst worden in de belevingswaarde. Deze wordt dan gekenmerkt door functies waarbij aan de uiterlijke vormgeving en de inpassing van de functies weinig aandacht is geschonken (F. de Zeeuw, persoonlijke communicatie, 29 mei, 2012). David Hamers duidt verrommeling aan als een probleem omdat er gemorst wordt met de ruimte. Functies zitten elkaar in de weg en functies worden slecht ingepast in de ruimte waardoor er stukken land overblijven waar niks meer mee gedaan kan worden. De ruimte wordt op deze manier inefficiënt gebruikt en dat is zonde in een klein land zoals Nederland (D. Hamers, persoonlijke communicatie, 12 april, 2012). Willem Buunk kijkt juist met andere ogen naar de verrommeling. Hij ziet het zelf niet per se als probleem. Vakgenoten, ruimtelijke ordenaars en stedenbouwkundigen bedoelen met verrommeling een ongestuurde verandering van ruimtelijke inrichting of ruimtegebruik, maar de meeste mensen, gewone mensen, bedoelen dat ze het landschap lelijk vinden. Zij zullen verrommeling gebruiken wanneer ze kijken naar de rafelranden van de steden of de rafelranden van de dorpen of gewoon midden in het land een oud scheefgezakt schuurtje met wat golfplaten ertegenaan gestapeld en een verlaten caravan en nog een zielig hokje waar een natgeregend paard in staat, dan zullen ze zeggen: 'nou wat een rommel, wat een verrommeling.' Maar dit wordt natuurlijk heel wisselend beleefd, sommige mensen vinden het juist charmant als alles niet zo aangeharkt is (W. Buunk, persoonlijke communicatie, 27

april, 2012). Ed Buijs is het met de heer Hamers eens. Hij ziet verrommeling als een vorm van ruimteverspilling en het zorgt voor het ontstaan van 'no go areas'. Ook is het een kwaliteitsverlies voor recreatie, wanneer de stedeling per fiets of wandelend de stad uit wilt, zal deze eerst door een zone van verrommeling moeten (E. Buijs, persoonlijke communicatie, 20 april, 2012). Bij het Rijk werd de verrommeling tot voor kort wel als een groot probleem gezien. Het bestrijden van de verrommeling werd in de Nota Ruimte zelfs als een speerpunt genoemd (Ashmann, 2009). Volgens Ashmann (2009) is de verrommeling vooral het idee van trein reizende beleidsmakers uit de Randstad: "Wie met de trein door Nederland reist ziet de achterkant van Nederland: vooral in de bebouwde kom staat de bebouwing met de rug naar het spoor, en toont Nederland er zijn "vuile" kant. Wie op die manier reist kan al snel tot de conclusie komen dat Nederland bestaat uit verwaarloosde achtertuinen, verlaten rangeerterreinen, bedrijvenwoestijnen met opslagterreinen en daartussen wat platteland."

Of verrommeling als een probleem wordt ervaren verschilt dus sterk van persoon tot persoon. In het vakgebied gaat het vooral om de ruimteverspilling die het gevolg is van verrommeling. Er is een ongestuurde verandering van ruimtelijke inrichting of ruimtegebruik. Voor de meeste mensen is het vooral een esthetische kwestie. Sommigen mensen vinden het verrommelde landschap lelijk en anderen weer niet.

4.4 Omgaan met verrommeling in de stadsrandzone

Er kan worden gesteld dat over het algemeen verrommeling een voorkomend proces is in de stadsrandzone. Er is de laatste jaren veel veranderd op het gebied van verrommeling. De verrommeling is grotendeels van de politieke agenda van het Rijk verdwenen en het woord wordt niet meer zoveel gebruikt als eerst (D. Hamers, persoonlijke communicatie, 12 april, 2012). Het Rijk heeft zich grotendeels teruggetrokken uit deze discussie en het overgelaten aan de provincies en gemeenten. Dit betekent niet dat het nu probleem nu minder groot is, maar er kan worden gesteld dat de prioriteiten op dit moment ergens anders liggen (D. Hamers, persoonlijke communicatie, 12 april, 2012). Nog steeds is er in de stadsrandzone sprake van bedrijven die ruimte en bereikbaarheid willen, mensen of organisaties die een mooi landschap willen, recreanten die een mooi recreatiegebied willen en mensen die een mooie woonomgeving willen. Dit willen ze allemaal tegelijk in een beperkte zone, en dat maakt het een ruimtelijk probleem. Het Rijk heeft zich niet alleen teruggetrokken uit de discussie van de verrommeling, maar trekt zich terug op meer gebieden. In maart 2012 is het Ministerie van Infrastructuur en Milieu met een nieuwe structuurvisie gekomen die de Structuurvisie infrastructuur en Ruimte heet. Hierin heeft het Rijk als doel om te decentraliseren en te dereguleren (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012). Het ruimtelijk beleid gaat naar de decentrale overheden, de provincies en de gemeenten. Het Rijk kijkt alleen nog maar naar de

ationale belangen. Ook willen ze minder regels, meer ruimte voor ontwikkeling en minder voor bescherming (D. Hamers, persoonlijke communicatie, 12 april, 2012).

Nu het Rijk meer wil decentraliseren en dereguleren en daarmee het ruimtelijk beleid grotendeels overlaat aan provincies, maken veel planologen, landschapsbeschermers en anderen zich zorgen dat Nederland nog verder gaat verrommelen (de Zeeuw, 2011). Omdat de stadsrandzone vaak onderbelicht is in het ruimtelijke beleid is het nodig dat de gemeenten en provincies zich meer gaan richten op beleid in de stadsrandzones zodat deze niet (verder) verrommelen. Het is voor gemeenten belangrijk dat ze over de gemeentegrens kijken en niet het ruimtelijk beleid tot hun grens laten lopen. Uitstoot van functies die veel ruimte vragen hoeft niet te leiden tot verrommeling. Dat gebeurt alleen als er geen aandacht is voor ontwerp en samenhang in stadsranden (E. Buijs, persoonlijke communicatie, 20 april, 2012). Zeker op het gebied van bedrijventerreinen is het voor gemeenten noodzakelijk regionale coördinatie te hebben. Gemeenten hebben steeds gekozen om een bedrijventerrein te ontwikkelen binnen hun eigen grondgebied en dat deden de buurgemeenten ook. De gemeenten hebben dit in hun eigen belang gedaan om een strategische voorraad aan bedrijventerreinruimte te hebben om nooit 'nee' te hoeven zeggen tegen een bedrijf (D. Hamers, persoonlijke communicatie, 12 april, 2012). Op hogere schaal leidt dit tot concurrentie tussen gemeenten. Wanneer er een grotere regionale coördinatie is, kan er worden voorkomen dat er een te grote hoeveelheid bedrijventerreinen ontstaat die zorgt voor leegstand en verrommeling. De stadsrandzone is een grote vergaarbak van functies maar als er afspraken worden gemaakt met buurgemeenten is er meer controle op het gebied en dus minder kans op verrommeling (E. Buijs, persoonlijke communicatie, 20 april, 2012). Het tegengaan van verdere verrommeling kan ook door de functies beter in te passen. Een paar slecht ontworpen uitbreidingsprojecten, enkele billboards of vestigingen van fastfoodketens zijn al voldoende om een open landschap te verrommelen (Hamers & Nabielek, 2006). Er moet meer worden gelet op de context. Door op een hoger schaalniveau naar de stadsrandzone te kijken, kunnen afwegingen en keuzes beter op elkaar worden afgestemd (Kuypers, 2010). Op deze manier wordt er efficiënter met ruimte omgegaan en hebben de functies minder last van elkaar (D. Hamers, persoonlijke communicatie, 12 april, 2012). Functies die in de stadsrandzone worden gevestigd, moeten worden gezien als een toevoeging en niet als een incident. Ed Buijs geeft hiervan een voorbeeld uit de stadsrandzone van Amsterdam. In de westrand van Amsterdam is het een hele tijd verschrikkelijk geweest wat betreft de verrommeling. Dit is met name ontstaan tussen 1950 en 1955 door planologische onduidelijkheid (E. Buijs, persoonlijke communicatie, 20 april, 2012). Vanaf 2005 zijn er met buurgemeenten afspraken gemaakt en is er een bestemmingsplan gemaakt voor het gebied met een groene bestemming. Het plan heet: Tuinen van West. De Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam (2009) heeft het over: "Hoe een verrommelend, landelijk stadsrandgebied gaat veranderen in een eigentijds, groen recreatiegebied" (p.1). Hieronder zijn

voorbeelden te zien van hoe het gebied er eerst uit zag, verrommeld, naar hoe het er nu uit ziet, als een recreatiegebied. Dit is een duidelijk voorbeeld dat weergeeft dat wanneer de gemeente niks doet aan een toetsingsbeleid of inrichtingsplan, de stadsrandzone een vergaarbak wordt. Maar als er concrete plannen worden gemaakt voor de inrichting van het gebied, kan het zeker ook goed gaan.



Figuur 14: verrommeling in het gebied (DRO Amsterdam, 2009, p.7)



Figuur 15: Osdorperbinnenpolder, Tuinen van West (DRO Amsterdam, 2009, p.18)

Een ander voorbeeld is de stadsrandzone van de Netwerkstad Twente. Hier werken partijen samen een project voor de stadsrandzone (Lier & de Bruijn, 2009). De partijen bestaande uit: de gemeenten van Netwerkstad Twente, regio Twente, Waterschap Regge en Dinkel, Provincie Overijssel, Ministeries van I&M en EL&I, WUR Wageningen, Saxion Hogescholen en Groene Kennispoort Twente, hebben een gezamenlijke visie op de stadsrandzone ontwikkeld inclusief een

toekomststrategie en programma. In hun visie vermelden zij het volgende: “ Stadsrandgebieden bieden ruimte voor creatieve invullingen, juist door de vaak multifunctionele invulling. Het gevaar dat op de loer licht is verrommeling. Een belangrijke taak voor overheden, met name gemeenten, is daarom het scheppen van een helder kader dat enerzijds grenzen aan ontwikkelingen stelt maar tevens een uitnodigend, toekomstgericht perspectief te bieden voor alle betrokkenen” (Lier & de Bruijn, 2009, p.16). Met deze visie worden alle belangen van sleutelfiguren in kaart gebracht. Er wordt over de gemeentegrens gekeken en een goed ontwerp en een duidelijke visie gemaakt voor de stadsrandzone zodat verrommeling geen kans maakt.

4.5 Conclusie

Uit het onderzoek van Veeneklaas et al. (2006) kwam naar voren dat stadsrandzones bovengemiddeld verrommeld zijn. De twee elementen uit het conceptueel model, gebrek aan samenhang en het aantal storende elementen, zijn in hoge mate terug te vinden in de stadsrandzone wat aangeeft dat er verrommeling aanwezig is in de stadsranden. In de stadsranden is er sprake van een overgang van stedelijke naar niet-stedelijke functies waardoor er meerdere typen grondgebruik voorkomen. Door binnenstedelijke herstructurering verschuiven functies vanuit de steden naar de stadsrandzone zonder dat daar een solide plan voor is. Hierdoor is de ruimtelijke inpassing van vele functies ongelukkig. Door deze ongelukkige inpassing is er in de stadsrandzone vaak sprake van conflicten tussen allerlei ruimtegebruiksfuncties. Hierdoor kan deze hoge mate van heterogeniteit een aanwijzing zijn voor een gebrek aan samenhang. Ook komt in het onderzoek van Veeneklaas et al. (2006) naar voren dat waar veel storende elementen zijn, de stad nabij is. Dit geeft aan dat er in de stadsrandzone veel storende elementen aanwezig zijn. De twee elementen uit het conceptueel model zijn dus duidelijk terug te vinden in de stadsrandzones. Hierbij moet wel gezegd worden dat de aanwezigheid van deze twee elementen afhankelijk is van de context van het landschap en het referentiebeeld van de waarnemer.

Niet iedereen is het eens met de stelling dat verrommeling een probleem is. Er kan vanuit de praktijk vanuit twee kanten naar verrommeling worden gekeken. Enerzijds worden dergelijke restruimtes nodig geacht, ze hebben een maatschappelijke functie, zijn spannen en horen bij de stad. Anderzijds vormen de zones een barrière, zorgen ze voor een onaantrekkelijke uitstraling en wordt er inefficiënt met de ruimte omgegaan omdat de functies niet goed worden ingepast in de ruimte.

De stadsrandzone is een dynamisch gebied, met veel verschillende ontwikkelingen en belangen. Het ruimtelijk beleid in de stadsrandzone is vaak onduidelijk. Door verschillende diepere oorzaken aan de verrommeling, zoals veranderende demografie, klimaatveranderingen en de internationalisering, wordt het beleid aangepast. Bij de aanpassing van het beleid gaat het fout. De overheid stelt zich te 'soft' op en in veel situaties komt het aan op een compromis. Hierdoor is er geen duidelijk beleid en

ontstaan er mazen in het beleid waardoor verrommeling kan ontstaan. De gemeenten houden zich aan de wet en bouwen volgens de compacte stadsgedachte maar op hogere schaal kan dit toch leiden tot het proces van verrommeling. Hiermee komt het derde element uit het conceptueel naar voren. Verrommeling is een onbedoelde resultante van het nastreven van diverse belangen. Het kan zijn dat verrommeling een onbedoelde resultante is van het nastreven van de compacte stad. Door het compacte stadbeleid wordt de verstedelijkingsdruk in de stadsrandzones namelijk zo groot, dat een slecht beleid al snel kan leiden tot een slechte inpassing van verschillende functies. Hierdoor kan het proces van verrommeling in gang worden gezet. De relatie tussen verrommeling en het compacte stadbeleid zal in het volgende hoofdstuk verder onderzocht worden.

5. Het concept van 'de compacte stad'

In Nederland was er pas na de Tweede Wereldoorlog grote behoefte aan samenhangende plannen voor grotere gebiedsdelen en voor het land als geheel (van der Cammen & de Klerk, 2003). Dit gebeurde met de Nota's. Hiermee brak een nieuw tijdperk aan in de ontwikkeling van de ruimtelijke ordening. Deze Nota's bepalen de ruimtelijke ordening in Nederland. Om een beeld te geven van hoe het compacte stadbeleid tot stand is gekomen zal er een korte geschiedenis van de ruimtelijke ordening in Nederland worden gegeven. Deze geschiedenis schets start bij de invoering van de Eerste Nota. Dit overzicht zal ook leiden tot een beter begrip van beslissingen van bestuursorganen. Vervolgens zal het concept compacte stadbeleid uiteen worden gezet.

5.1 Overzicht ruimtelijke ordening Nederland

In 1960 kwam de overheid met de *Eerste Nota inzake de Ruimtelijke Ordening*. Hierin stond spreiding centraal. Concentratie in gebieden, zoals de randstad, moest tegen worden gegaan en achtergebleven landsdelen moesten worden gestimuleerd (Zonneveld, 2007). In 1965 werd de *Wet op de Ruimtelijke Ordening* geïntroduceerd. Hierin werd het instrument van de planologische kernbeslissing ingevoerd. Lagere overheden, zoals provincies en gemeenten, moesten hun streek- en bestemmingsplanning overeenkomstig stellen aan deze kernbeslissingen (Zonneveld, 2007). De *Tweede Nota Ruimtelijke Ordening* volgde een jaar later en draaide om 'gebundelde deconcentratie'. De bevolkingsgroei zou hiermee worden opgevangen in door het Rijk aangewezen (middel)grote kernen aan de rand van de Randstad. Deze groeikernen ontstonden later ook buiten de Randstad, deze werden aangewezen in de *Derde Nota Ruimtelijke Ordening*. De Derde Nota verscheen in 1980. Hierin werden elf groeikernen aangewezen, onder andere Groningen, Breda, Zwolle en Amersfoort (Zonneveld, 2007). Nieuw in deze Nota was het instrumentarium om de verstedelijking in de groeikernen te stimuleren, zoals grondkosten- en infrastructuursubsidies. In deze nota waren de ervaringen van de oliecrisis en het rapport van de Club van Rome uit 1973 duidelijk zichtbaar. Er was veel aandacht voor energiebesparingen en mobiliteitsbeperking.

In de *Vierde Nota Ruimtelijke ordening* (1987) was het motto: "Nederland in 2015. Daar wordt nu aan gewerkt." Het beleid richtte zich voor het eerst op de volgende eeuw en richtte zich op de internationale concurrentiepositie. De ruimtelijke kwaliteit moest tegemoet komen aan de eisen die nieuwe bedrijven in een internationale context stellen. De achterlandverbinding van de mainports kregen alle kansen zich te ontplooiën en voor het eerst werd er aandacht besteed aan de groeikansen van Schiphol (van der Cammen & de Klerk, 2003). Ook vindt er in deze nota een ommeezwaai plaats in het beleid. Er wordt definitief gebroken met het beleid van spreiding en

gebundelde deconcentratie (Zonneveld, 2007). Er werd een strijd ingezet tegen de suburbanisatie door middel van grootschalige stadsvernieuwingen. Er werd gestreefd naar een 'compacte stad' voor wonen, werken en recreëren. De mobiliteit tussen werken en wonen moest worden beperkt, natuurgebieden moesten worden behouden en energie moest worden bespaard. Drie jaar later vond er een uitbreiding plaats van de Vierde Nota naar de *Vierde Nota Extra*, ook wel bekend onder de naam Vinex. Er was een grote behoefte aan bouwlocaties wat leidde tot deze nota. Tot 2005 zouden binnen de vier grote steden in de Randstad 200.000 nieuwe woningen gebouwd worden. De zogenoemde Vinex-wijken werden wel - volgens de compacte stad gedachte – dichtbij de grote steden en langs transportassen van het openbaar vervoer gebouwd (Zonneveld, 2007). Op deze manier werd de mobiliteitsbehoefte beperkt. Voor bedrijfslocaties werd een bereikbaarheidsprofiel ontwikkeld. Bedrijven met veel publieksbewegingen en weinig goederenbewegingen zouden bij stations moeten komen. Bedrijven met veel goederenbewegingen en weinig publieksbewegingen kregen een plek aan de snelweg (van der Cammen & de Klerk, 2003). In 2005 verscheen het eerste deel van de *Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening*. Deze nota had als motto 'ruimte maken, ruimte delen'. De nota moest het ruimtegebruik in Nederland in goede banen leiden. Meer ruimte voor wonen, minder voor agrarische functies. Er werd rekening gehouden met de groeiende behoefte aan ruimte voor water. Vanwege de val van het kabinet kreeg deze Vijfde Nota nooit de status van een officieel vastgestelde beleidsnota (Zonneveld, 2007). In de volgende Nota, de *Nota Ruimte* (2006), is veel van de Vijfde Nota overgenomen. Belangrijk is dat in deze Nota de ontwikkelingsplanologie centraal staat. Dit houdt in dat er samen met stakeholders een bepaald gebied ontwikkeld wordt op grond van een gezamenlijk visiedocument. Dit strookt niet met de traditionele toelatingsplanologie, waar in plannen werd aangegeven wat wel mag en wat niet mag (Zonneveld, 2007). Of zoals van der Cammen & de Klerk (2003) het noemen: "Van de bureaucratische top-down naar de participatieve bottom-up planning" (p.291). Andere punten die centraal staan in deze nota zijn decentralisatie, deregulering en uitvoeringsgerichtheid. In juli 2008 trad de nieuwe *Wet Ruimtelijke Ordening* (Wro) in werking. Deze wet vervangt de wro uit 1965. In de nieuwe Wro stellen Rijk, provincies en gemeenten strategische beleidsdocumenten op over ruimtelijke ontwikkelingen, zogenoemde 'structuurvisies'. Deze vervangen de planologische kernbeslissingen van het Rijk, de streekplannen van de provincie en de structuurplannen van de gemeenten. De beleidsdoelen worden in bestemmingsplannen door gemeenten opgesteld tenzij de provincie of het Rijk die taak voor een bepaald gebied of specifieke ontwikkeling naar zich toetrekt (Zonneveld, 2007).

Op dit moment is het compacte stadbeleid door het Rijk al min of meer losgelaten. Zoals in hoofdstuk 4.3 al is vermeld is het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in maart 2012 met een nieuwe structuurvisie gekomen, de Structuurvisie infrastructuur en Ruimte.

Hierin heeft het Rijk als doel om te decentraliseren en te dereguleren (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012). Het ruimtelijk beleid gaat naar de decentrale overheden, de provincies en de gemeenten. Het Rijk kijkt alleen nog maar naar de nationale belangen.

Ook willen ze minder regels, meer ruimte voor ontwikkeling en minder voor bescherming, dat is dus een andere afweging dan het compacte stadbeleid (D Hamers, persoonlijke communicatie, 12 april, 2012). Het compacte stadbeleid is dan ook geen Rijksbeleid meer. Echter zetten gemeenten en provincies nog wel steeds in op het compacte stadbeleid. Ze zullen doelstellingen als binnenstedelijk bouwen blijven nastreven, maar dit zal uiteindelijk een doodlopende weg zijn (van Delden, 2011).

5.2 Ontstaan van het compacte stadbeleid

Zoals in het bovenstaande overzicht te zien is, is er bij de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening een omslag te zien in het beleid. Hier is ook voor het eerst het concept van de 'compacte stad' benoemd. De eerste signalen van de compacte stad zijn echter al eerder in het rijksbeleid te vinden. In de *Verstedelijkingsnota* van 1976, dat onderdeel is van de Derde Nota, wordt al gesproken over het remmen van de ontvolking van de stad (Boeijenga, 2011). De mensen verhuisden vanuit de stad naar de omliggende groeikernen. In dezelfde periode, eind jaren zeventig, kwam de economie in recessie en stagneerde de werkgelegenheid waardoor alle banen geconcentreerd bleven in de steden. Doordat de mensen juist buiten de steden gingen wonen kwam er een groei van het autoverkeer tussen de steden en de groeikernen. Het rijk had hiermee een nieuwe doelstelling te pakken: het beperken van het autoverkeer tussen de steden en de groeikernen (van der Cammen & de Klerk, 2003). Om deze doelstelling te behalen moest de ontvolking van de steden worden geremd en moest er meer binnenstedelijke verdichting plaatsvinden (Boeijenga, 2011). De stad kwam dus meer centraal te staan in de planning. Het roer ging definitief om bij de *Structuurschets Stedelijke Gebieden* (1983). Hierin werd afscheid genomen van het spreidings- en groeikernenbeleid (Boeijenga, 2011). Mensen met een bovenmodaal inkomen moesten terug de stad in, de werkloosheid moest worden bestreden en het draagvlak voor de stedelijke voorzieningen moest worden hersteld. Dat werden de hoofddoelstelling van het planologische beleid (van der Cammen & de Klerk, 2003). Ook 'eerst in, dan aan, en dan pas verder' werd een belangrijk motto in deze Structuurschets en er was een nieuw woord in opkomst, namelijk 'inbreiding'. Dit was nog geen mainstream gedachte en het zou ook nog tien jaar duren voordat dit in de praktijk zichtbaar werd (Kreutzberger, 2006). De Vierde Nota Ruimtelijke Ordening en de Vierde Nota Extra kwamen dus voort uit een langere periode waarin de stad steeds meer centraal kwam te staan (Boeijenga, 2011). De structuurvisie beperkte zich echter tot het aangeven van een gewenst verstedelijkingsmodel. De Vierde Nota had een bredere scope. De positie van Nederland in een veranderende wereld en vooral de economie kregen veel aandacht (Boeijenga, 2011). Ruimtelijke ordening kwam in dienst te staan van de internationale

concurrentiepositie, hierdoor kwam er nog een sterkere focus op het stedelijk gebied waardoor het compacte stadbeleid nog meer centraal kwam te staan. Ook zijn de doelstellingen van het compacte stadbeleid terug te vinden op veel terreinen waar het Rijk de afgelopen vijftientig jaar beleid heeft gevoerd. Zo is er natuurlijk het beleid op de ruimtelijke ordening waar steden motoren van de economie zijn en waar een restrictief beleid op het buitengebied heerst (van Delden, 2011). Maar ook in de volkshuisvesting waar 25-40 procent nieuwbouw in het binnenstedelijk gebied moet plaatsvinden en achterstandswijken in de steden moeten worden aangepakt. En ook in het meer algemenere rijksbeleid zijn de doelstellingen van de compacte stad terug te vinden in bijvoorbeeld het grotestedenbeleid (van Delden, 2011). De doelstelling van het compacte stadbeleid zijn dus steeds in beeld gebleven in het rijksbeleid.

Volgens van der Cammen & de Klerk (2003) werd de stedelijke intensivering terecht meer een politiek dan een ruimtelijk concept genoemd. Het was niet reëel om het bestaande stedelijke gebied op korte termijn te verdichten. Er was veel verzet van buurtbewoners die bang waren hun groen te verliezen door de verdichtingslocaties en hoogbouw. Kok en van Wijk (1986) zagen de compacte stad als volgt: “Compactheid vertalen wij niet zozeer in termen van dichtheid van bebouwing, maar zien wij vooral als het scheppen en beheren van zodanige vestigings- en woonmilieus in een stedelijke omgeving, dat een zo groot mogelijke aantal gebruikers aan de stad wordt gebonden” (p.49). Het concept van de compacte stad is volgens hen een intentie om de stad beter te laten functioneren door meer mensen en meer activiteiten in de stad te concentreren (Kok & van Wijk, 1986). Bij het compacte bouwen moet worden gezegd dat het in elke stad anders is. Compact bouwen in Amsterdam is anders dan compact bouwen in Nijmegen. Maar ook op een kleiner schaalniveau geldt dit. Compact bouwen in het centrum van een stad is anders dan compact bouwen buiten het centrum (Nicis Institute, 2010). Het compacte bouwen kan dus worden toegepast op verschillende schaalniveaus. Over het algemeen geldt (Kok & van Wijk, 1986):

- op regionaalniveau moet eerst in en aan de steden, daarna pas op enige afstand van de steden
- op stedelijk niveau moeten bestaande of leeggekomen locaties eerst worden opgevuld voordat er aan de randen wordt gebouwd
- op wijkniveau moet er worden gebouwd in hogere dichtheden

Het compacte bouwen is dus belangrijk bij het concept van de compacte stad, maar het is niet het doel op zich. Het compacte bouwen moet worden gezien als een middel om tot een beter functionerende stad te komen.

In het conceptueel model is te zien dat de belangrijkste elementen van de compacte stad de concentratie van functies in de stad, een intensief ruimtegebruik en het mengen van functies in de

stad, zijn. Met het compacte bouwen op de verschillende schaalniveaus vindt er een concentratie van functies plaats doordat bestaande of leeggekomen locaties eerst moeten worden opgevuld en omdat er eerst in en dan pas aan de steden gebouwd moet worden. Ook is er sprake van intensiever ruimtegebruik door het compacte bouwen, doordat er gebouwd moet worden in hogere dichtheden. Doordat er voor alle functies, bijvoorbeeld wonen, bedrijven en recreatie, geldt dat er eerst in en aan de steden gebouwd moet worden zal er ook functiemenging plaatsvinden. Of deze vooropgestelde elementen van de compacte stad ook terug te vinden zijn in de praktijk zal in de volgende paragrafen duidelijker worden.

5.3 Succes van het compacte stadbeleid

Over het succes van het compacte stadbeleid zijn verschillende meningen. De één vindt dat het beleid gefaald heeft, de ander vindt het een zeer succesvol beleid. Zo worden de Vinex-locaties vaak succesvol compact bouwen genoemd terwijl anderen het hier totaal niet mee eens zijn. Om het succes van het beleid te beoordelen is het belangrijk om de consequenties van de invoering van het compacte stadbeleid te onderzoeken. Wanneer het compacte stadbeleid bijvoorbeeld niet ingevoerd zou zijn geweest, dan zouden mensen veel makkelijker kunnen kiezen waar ze gaan wonen, er zou meer suburbanisatie optreden en het landelijk gebied rondom de steden zou volgebouwd worden (D. Hamers, persoonlijke communicatie, 12 april, 2012). De consequenties voor het wel invoeren van het compacte stadbeleid kunnen bijvoorbeeld het schaarser en dus duurder worden van bouwgrond in de stad en het behoud van een landelijk gebied zijn. Er zullen nu consequenties van het compacte stadbeleid behandeld worden en daarbij zal er worden gekeken of de elementen van het compacte stadbeleid uit het conceptueel model terug te vinden zijn in de praktijk.

Het compacte stadbeleid leidt tot een grotere bouwopgave in het bestaand stedelijk gebied (van der Krabben, 2011). Het Rijk wil een groot deel van alle nieuwbouwwoningen in het bestaand stedelijk gebied realiseren waarvan het merendeel plaats moet vinden in zogeheten transformatiegebieden. Transformatiegebieden zijn verouderde binnenstedelijke en goed bereikbare terreinen met een laagwaardig gebruik, zoals spoorzones, industrieterreinen, bedrijventerreinen. Deze gebieden kunnen herontwikkeld worden naar multifunctionele stedelijke gebieden met een hoogwaardig gebruik (Peeters, 2008). Zoals hierboven al is gezegd is compact bouwen moeilijk en vaak ook duur. De grond in het stedelijk gebied wordt schaarser en daardoor ook duurder. Wanneer het gaat om transformatiegebieden zijn de kosten nog hoger omdat het vastgoed vaak nog in gebruik is (van der Krabben, 2011). Het Rijk wilde 40 procent van de nieuwbouwwoningen in bestaand stedelijk gebied gerealiseerd hebben, echter dit percentage is al bijgesteld naar tussen de 25 en 40 procent. Wanneer

steden zich hier niet aan houden is er geen sprake van sancties (Ministerie van Algemene Zaken, 2007). Uit onderzoek van het Planbureau voor de leefomgeving blijkt dat gemiddeld 34 procent van de nieuwbouwwoningen is gerealiseerd in bestaand stedelijk gebied, wat betekent dat 66 procent van de woningen buiten de stad worden gebouwd. Sommige steden zitten ver onder de norm van het Rijk (van der Krabben, 2011). Het grootste deel van de nieuwbouw buiten bestaand bebouwd gebied grenst direct aan het bestaand bebouwd gebied of werd in clusters buiten het bestaand stedelijk gebied bebouwd (PBL, 2010). Het grootste deel van de nieuwbouw kwam dus terecht in de stadsrandzone. Wanneer er vast wordt gehouden aan het compacte stadbeleid, dat een intensief ruimtegebruik als een belangrijk element ziet, zal het percentage voor binnenstedelijk bouwen veel verder omhoog moeten. Een goed voorbeeld van stedelijke intensivering is de Intense Stad in Groningen. Deze woningbouwmanifestatie is gericht op verdichting en vernieuwing van 'de compacte stad Groningen' (de Vries, 2004). Het ging de gemeente Groningen om het bouwen van woningen op onbenutte plekken in de bestaande stad. In 2007 is het eerste project binnen de woningbouwmanifestatie opgeleverd. De Palladiumflat (Figuur 16). De ranke flat, in de naoorlogse wijk Vinkhuizen, bestaat uit 44 ruime appartementen en biedt huisvesting aan een ontmoetingsplek voor senioren uit de wijk (Hordijk, 2007).



Figuur 16: Palladiumflat Groningen (Hordijk, 2007, p.1)

Naast een mooi voorbeeld van stedelijke intensivering heeft de gemeente Groningen ook een voorbeeld waar de nieuwbouw als een cluster aan het bebouwd gebied, in de stadsrandzone, terecht is gekomen. Het project Meerstad moet ervoor zorgen dat er op een oppervlakte van 714 ha, 10.000 nieuwe woningen gerealiseerd worden (Bureau Alle Hospers & KCAP, 2005).. In Figuur 17 is goed te zien dat het project (omcirkeld op de kaart) in de stadsrandzone terecht komt. Het project wordt goed verweven met de bestaande structuren. Zo is er een natuurgebied, en heeft de stad op die

locatie bedrijventerreinen, die geen verband met het landschap hebben. De functies in het gebied zijn hun verband met de stad verloren. Door nu een grote investering te doen in water en groen en nieuwbouwwoningen, kunnen nieuwe verbindingen worden aangebracht. Bestaande waarden krijgen door gebruik van routes door het landschap en beslotenheid door de bebouwing meer betekenis voor de regio (Bureau Alle Hospers & KCAP, 2005). Hoewel er hier niet geheel volgens de compacte stadsgedachte gebouwd wordt is dit project toch een verrijking voor de stad. De nieuwbouw wordt goed ingepast in het bestaande gebied en er zijn concrete plannen voor de invulling. Functies die in de stadsrandzone worden gevestigd, moeten worden gezien als een toevoeging en niet als een incident. Dat is zeker van toepassing bij dit project en de kans op verrommeling zal daarom ook gering zijn.



Figuur 17: Meerstad in de regio (Bureau Alle Hospers & KCAP, 2005, p.20)

Een andere consequentie van het compacte stadbeleid is dat de verstedelijking in Nederland weinig verspreid is (D. Hamers, persoonlijke communicatie, 12 april, 2012). Steden zijn wel doorgegroeid, omdat er aan de bestaande stad is gebouwd, maar er zijn bijvoorbeeld geen nieuwe groeikernen ontwikkeld wat in het verleden wel is gedaan (W. Buunk, persoonlijke communicatie, 27 april, 2012). Het compacte stadbeleid is erin geslaagd om de versplinterde verstedelijking van het Groene Hart (Figuur 18), van de Randstad en van het platteland rond de steden in de rest van Nederland in te perken (Dieleman & Musterd, 1999).



Figuur 18: Groene Hart (Groene Hart Holland, 2009)

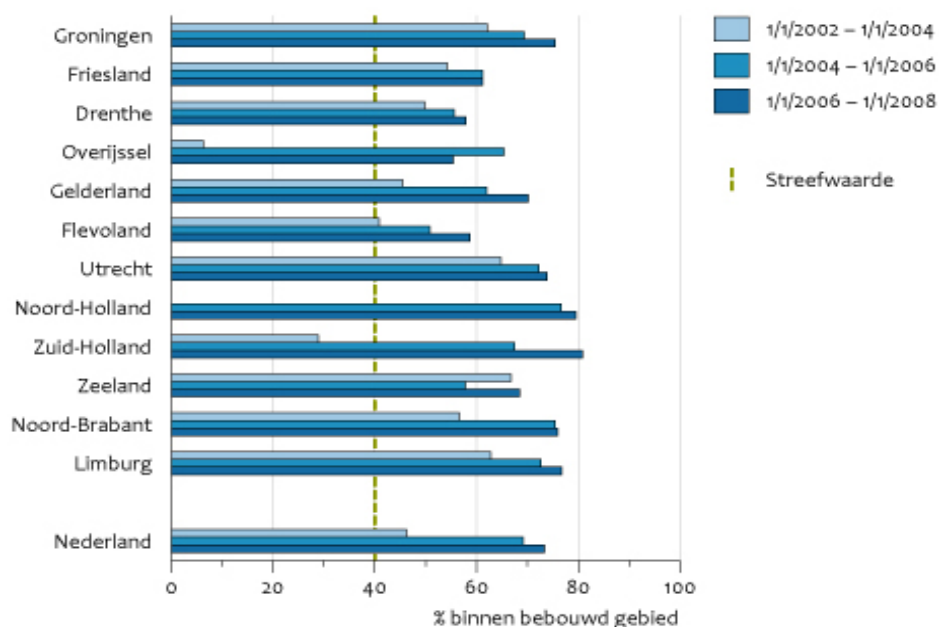
Volgens de heer Buunk (persoonlijke communicatie, 27 april, 2012) zijn steden niet bepaald op een compacte manier doorgegroeid. Hij is het er mee eens dat het compacte stadbeleid de bouw van nieuwe groeikernen heeft tegengehouden, maar toch worden aan grote steden grote stukken veld bebouwd. En de bebouwingsdichtheid die is gekozen in Nederland is niet bepaald hoog. Er is geen sprake van een intensief ruimtegebruik. Dit geldt zeker voor betrekkelijk uitgestrekte Vinex-wijken, die toch vaak als succesvol compacte stadbeleid wordt aangeduid omdat er aan de bestaande stad wordt gebouwd. Een voorbeeld van een Vinex-wijk die niet strookt met de compacte stadgedachte is de wijk Leidschenveen nabij den Haag (Figuur 19). De leuze van deze wijk was 'Buiten wonen dicht bij de stad.' Wat was bedoelt als een bijdrage aan de compacte stad, is geworden tot een gelegitimeerde vorm van suburbanisatie (Duivesteyn, 1999).



Figuur 19: Vinex-wijk Leidschenveen (Tech Consult, n.d.)

In de Vinex Nota werden milieuvoordelen van compact bouwen en beheersing van de automobilititeit benadrukt. Willem Buunk is van mening dat het verminderen van de mobiliteitsbehoefte als achterliggende reden voor het compacte stadbeleid en de Vinex-wijken, mislukt is. Het openbaar vervoer is nog steeds niet op orde, met name in de Vinex-wijken. En ten tweede is het een misvatting omdat mensen een steeds meer kriskras mobiliteitspatroon erop nahouden. Bijvoorbeeld de Utrechtse wijk Leidsche Rijn. Hier wonen veel mensen die in Amsterdam werken. Dus dan kan er wel tegen Utrecht worden aangebouwd onder het mom van compacter stadbeleid, maar de enige reden dat die mensen in Utrecht gaan wonen is omdat ze in Amsterdam hun type huis, een huisje met een tuintje, niet kunnen kopen. Dat vinden ze wel in de Vinex-wijk Leidsche Rijn en dat ligt op slechts twintig minuten reistijd van het grote kantorengedrag van Amsterdam Zuid-Oost. Op deze manier neemt de mobiliteitsbehoefte eerder toe dan af (W. Buunk, persoonlijke communicatie, 27 april, 2012). Het lijkt erop dat bij de Vinex het concept van de compacte stad uit het oog is geraakt. Het

werd steeds meer gezien als een woningbouwmachine (Boeijenga, 2011). Verschillende afspraken heeft het Vinex beleid niet waargemaakt. Zo is niet 23,4% maar slechts 16,6% van de toegevoegde woningen gerealiseerd binnen het bestaand stedelijk gebied van de stadsregio's. Het zijn vaak de groeikernen geweest die sterk zijn uitgebreid met uitleglocaties. Het idee van 'eerst in, dan aan en dan pas verder van de stad, kwam ook niet tot uiting bij de aanleg van de Vinex wijken (Boeijenga, 2011). Van een intensief ruimtegebruik is dus geen sprake geweest bij de aanleg van de Vinex-wijken. Wat betreft bedrijfsvestigingen is er wel sprake geweest van intensief ruimtegebruik. In onderstaande figuur is te zien dat het aantal bedrijfsvestigingen in de periode 2006-2008 binnen het bebouwde gebied is toegenomen. Het aandeel nieuwe bedrijfsvestigingen binnen het bebouwd gebied lag met 73 procent ruim boven de door het Rijk opgestelde streefwaarde van 40 procent (Compendium voor de Leefomgeving, 2010).



Figuur 20: Aandeel uitbreiding bedrijfsvestigingen binnen bebouwd gebied
(Compendium voor de Leefomgeving, 2010)

Hierbij moet wel gezegd worden dat het bebouwd gebied nogal ruim kan worden genomen. Het gaat hier om de Begrenzing Bebouwd Gebied 2000 (BBG2000). Bij de bepaling van dit gebied gaat het om primair bebouwd gebied (woongebied, detailhandel, horeca en bedrijventerreinen) maar ook om secundair bebouwd gebied (openbare voorzieningen, sportterreinen, volkstuinten, begraafplaats maar ook infrastructuur als snelwegen, spoorlijnen etc.) (Odijk, van Bleek & Louwerse, 2004). Het is dus duidelijk dat ook de stadsrandzone bij dit gebied hoort. Dus het aandeel bedrijfsvestigingen binnen bebouwd gebied is toegenomen, maar hierbij worden ook bedrijfsvestigingen in de stadsrandzones en op snelweglocaties gerekend omdat deze gebieden binnen het bebouwd gebied

vallen. Er kunnen dus vraagtekens worden gezet bij het intensief ruimtegebruik op het gebied van nieuwe bedrijfsvestigingen.

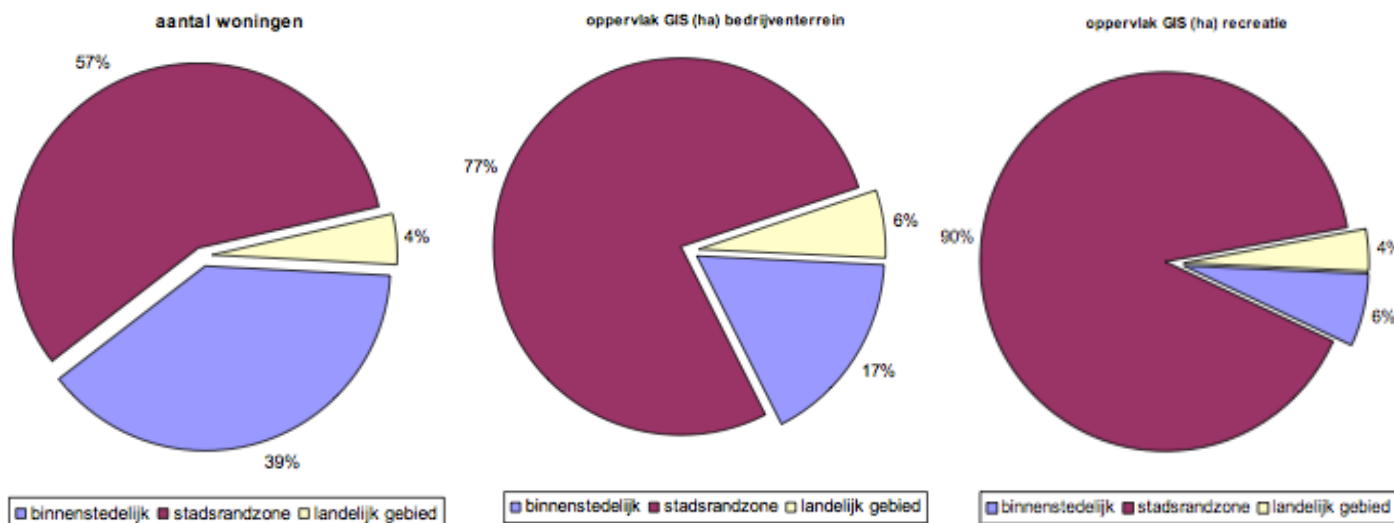
Het andere element van het compacte stadbeleid, concentratie van functies in de stad lijkt op het eerste gezicht ook niet erg succesvol te zijn geweest. De periode 2002 tot 2008 laat namelijk zien dat gezinnen en bedrijven uit de stad trekken en zich vooral in de stadsrandzone vestigen (Hajer, 2011). De compacte stad breidt zich uit en wordt juist steeds groter. De meest nieuwe functies komen terecht in de stadsrandzone. De concentratie van functies vindt dus niet plaats in de stad, maar in de randen van de stad. In onderstaande tabel (tabel 2) is de netto verandering van het ruimtegebruik in ha/km² weergegeven. Er is te zien dat in de stadsrandzone de meeste veranderingen in het ruimtegebruik plaats vinden. In de stadsrandzone is de verandering bij de functies wonen, werken en recreatie hoger dan de verandering in het stedelijk gebied. Bij de functie natuur is de netto verandering gelijk.

	Gebied	Wonen	Werken	Recreatie	Natuur
Nederland	Stedelijk gebied	0,4	0,2	-0,3	0,0
	Stadsrandzone	1,9	1,6	0,7	0,0
	Buitengebied	0,1	0,1	0,1	0,2

Tabel 2: netto verandering van het ruimtegebruik in ha/km² (Hamers et al., 2009, p.36)

Het grondoppervlak van de stadsrandzone krijgt (met uitzondering van de functie natuur) per km² de zwaarste nieuwe programma's te verwerken (Hamers et al., 2009). De concentratie van functies zal dus vooral plaatsvinden in de stadsrandzone. Bij de functie werken gaat het om bedrijven die relatief veel ruimte nodig hebben en waarvoor autobereikbaarheid belangrijk is. Op het terrein van winkelen valt zijn er vooral veel nieuwe meubelboulevards in ontwikkeling (Hamers et al., 2009). Langs de autosnelwegen in de stadsrandzone is de ontwikkeling van bedrijvigheid nog groter. Bij de functie wonen zijn de Vinex-locaties de belangrijkste ruimtelijke ontwikkeling. Deze worden, zoals hierboven beschreven, vooral aan of buiten de bestaande stad gebouwd. De stedelingen hebben behoefte aan recreatie. Het Rijk wil graag dat er meer recreatiegebieden nabij de stad komen, dus in de stadsrandzone (Hamers et al., 2009).

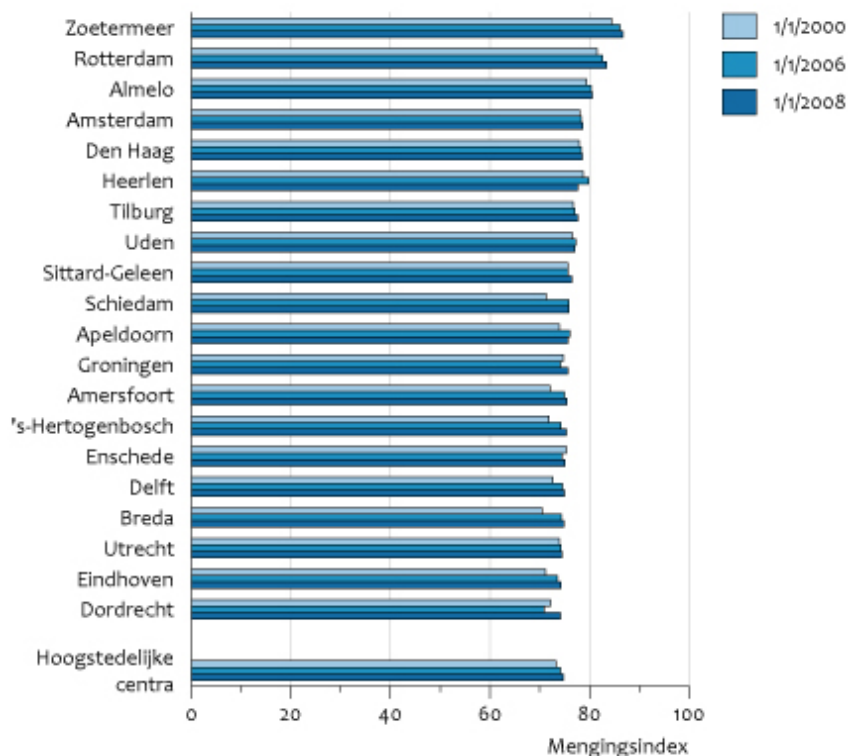
Buunk & de Groot (2009) hebben met behulp van de Nieuwe Kaart van Nederland een analyse uitgevoerd van de plannen voor bouwprojecten en andere ruimtelijke ontwikkelingen in de stadsrandzones. In figuur 21 is te zien dat de het aantal geplande woningen, oppervlakte plangebied nieuwe bedrijventerreinen en oppervlakte plangebied recreatie, hoger is in de stadsrandzone dan in het binnenstedelijk of het landelijk gebied.



Figuur 21: aantal geplande woningen, oppervlakte plangebied nieuwe bedrijventerreinen en oppervlakte plangebied recreatie (Buunk & de Groot p.7-9).

De concentratie van functies in de stad is in vergelijking met de concentratie van functies in de stadsrandzone dus erg gering. Dit kan zijn doordat in de stad geen plek meer is of omdat de grond, door schaarste, te duur is geworden. Omdat nieuwe woningen en bedrijventerreinen in of direct aan de bestaande steden gebouwd moeten worden (volgens de compacte stadgedachte) vinden ze een plek in de stadsrandzone (Buunk & de Groot, 2009). Het lijkt dus dat het element van de compacte stad, de concentratie van functies in de stad, niet wordt nageleefd. Maar omdat de functies zich niet in de stad kunnen vestigen vanwege bijvoorbeeld hoge grondprijzen of gebrek aan ruimte, vestigen ze zich volgens de compacte stadgedachte direct aan de bestaande steden. Het compacte stadbeleid leidt dus tot een toename van de functies in de stadsrandzone zone. Het is aan de gemeenten om hiervoor een goed beleid te ontwikkelen en de verschillende functies goed in te passen, want in hoofdstuk 4 werd duidelijk dat wanneer dit niet gebeurt, het zou kunnen leiden tot verrommeling.

Het derde element van het compacte stadbeleid is het mengen van functies in de stad. In de afgelopen periode is binnen het merendeel van de steden de mate van functiemenging toegenomen (Compendium voor de Leefomgeving, 2010). In figuur 22 is een selectie van steden weergegeven waarbij naar voren komt dat bij een merendeel van de steden in de laatste periode de mate functiemenging hoger is ten opzichte van de voorlaatste periode. Het gaat hier om de functiemenging van wonen, werken en detailhandel. De toename wordt vooral veroorzaakt door een toename van het aantal woningen. De woonfunctie is relatief ondervertegenwoordigd in de hoogstedelijke centra (Compendium voor de Leefomgeving, 2010).



Figuur 22: Functiemenging in selectie van hoogstedelijke centra (Compendium voor de Leefomgeving, 2010)

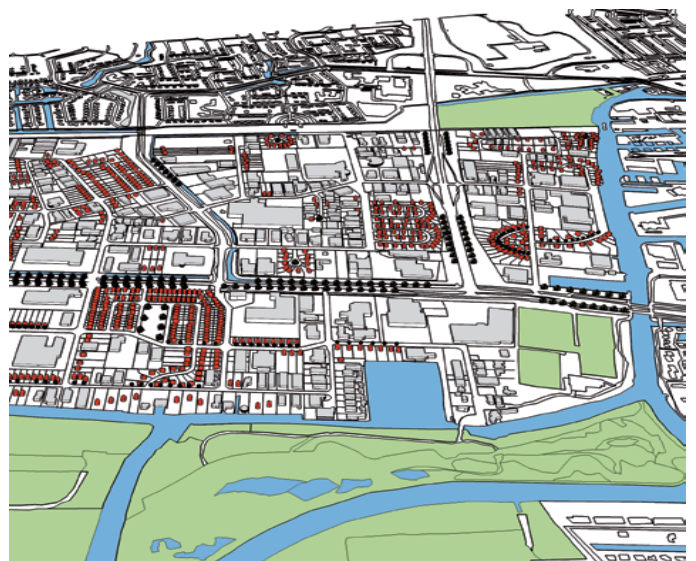
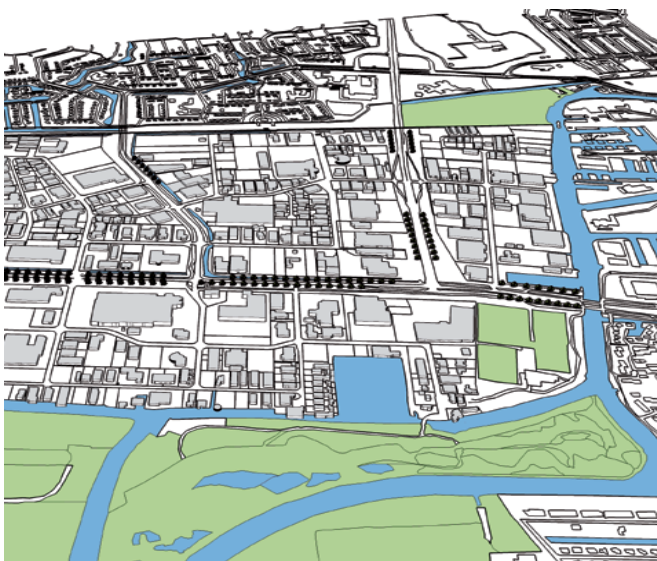
Omdat de stadsrandzones de komende jaren de bouwplaats is van functies als wonen, werken, winkelen en recreëren, zal de mate functiemenging in de stadsrandzone ook hoog zijn. In bovenstaande figuur is geen rekening gehouden met bedrijfsgebouwen, terwijl deze een belangrijk rol hebben in het debat van functiemenging. Veel beleidsmakers zien namelijk dat functiemenging, wanneer het gaat om het mengen van woonfunctie met bedrijfsfunctie, moeilijk van de grond komt. Wijken zouden niet alleen ruimte aan woningen moeten bieden maar ook aan bedrijven. En op bedrijventerreinen zouden ook woningen kunnen staan (Pols, van Amsterdam, Harbers, Kronberger & Buitelaar, 2009). Functiemenging kan op verschillende schaalniveaus plaatsvinden (Ministerie EL&I, 2010), . Zo is er functiemenging op pandniveau, waarbij het gaat om de aanwezigheid van woningen en werkruimten in één pand. Een tweede vorm van functiemenging is functiemenging op bouwblokniveau. Hierbij gaat he om een clustering van gebouwen. Eén of meerdere panden hebben een volledige woon of werkfunctie of werkfuncties bevinden zich op de begane grond met daarboven woningen. Een derde vorm is functiemenging op wijkniveau. Hier gaat het om kleine concentraties van bedrijfsgebouwen binnen woonwijken. Bijvoorbeeld een strook langs infrastructuur als buffer voor de woonwijk (Ministerie van EL&I, 2010). In onderstaande afbeelding (figuur 23) is een voorbeeld te zien waar de functie werken wordt toegevoegd in een woonwijk. In dit voorbeeld worden bedrijfsgebouwen aan een monofunctionele woonwijk uit de jaren '50 toegevoegd. Individuele wooncomplexen kunnen bijvoorbeeld worden vervangen door bedrijven en

combinaties van bedrijven en woningen in een complex (Pols et al., 2009). Op deze manier worden de functies gemengd en is het niet nodig een nieuw gebied te ontwikkelen voor alleen bedrijfsgebouwen.



Figuur 23: Toevoeging van werken in woonwijken (Pols et al., 2009, p.76)

Het kan ook andersom. Woningbouw kan ook worden toegevoegd op bedrijventerreinen. Dit is te zien in figuur 24. In dit voorbeeld wordt woningbouw toegevoegd op bijvoorbeeld leegstaande kavels. Er worden clusters woningen tussen de bedrijfskavels toegevoegd (Pols et al., 2009).



Figuur 24: Transformatie bedrijfskavels - woningbouw op slechter renderende bedrijfskavels (Pols et al., 2009, p.73)

Wanneer er meer functiemenging plaats zou vinden wordt de afstand tussen verschillende functies kleiner. Dit kan leiden tot een lagere mobiliteit. Het inperken van de mobiliteit was een achterliggend doel van het compacte stadbeleid. Ook bij de bouw van Vinex-wijken heeft dit meegespeeld. Hierbij zou functiemenging op wijkniveau toegepast kunnen worden. Toch is er bij de Vinex-nieuwbouwlocaties niet meer functiemenging toegepast dan bij niet-Vinex-nieuwbouwlocaties (Abeling, 2006). De toepassing van functiemenging op Vinex-locaties heeft eerder in gelijke mate of zelfs iets minder plaatsgevonden.

In de hoogstedelijke centra neemt de functiemenging toe. Functiemenging op het gebied van wonen en bedrijven vindt nog te weinig plaats. Er is nog steeds sprake van ontwikkeling van gescheiden bedrijventerreinen en woonwijken (Pols et al., 2009). Deze komen vaak in de randen van steden te liggen, terwijl er bij binnenstedelijke herstructurering veel mogelijkheden zijn voor het mengen van bedrijven in woonwijken en andersom. Ook kan functiemenging helpen met het tegengaan van verrommeling. De Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen (commissie-Noordanus) wijst op verrommeling, inefficiënt ruimtegebruik en onveiligheid van bedrijventerreinen (Pols et al., 2009). Functiemenging biedt kansen voor een aantrekkelijkere leefomgeving. Hierbij moet wel gezegd worden dat het bij sommige bedrijfssegmenten niet mogelijk is, zoals bij bedrijven die veel overlast veroorzaken of grootschalige verkeer aantrekkende bedrijven. Wanneer functiemenging toepasbaar is op een bedrijventerrein en er een goed ontwerp wordt gemaakt, zou het eventuele verrommeling tegen kunnen gaan.

5.4 Conclusie

In het conceptueel model komen als belangrijkste elementen van het compacte stadbeleid een intensief ruimtegebruik, concentratie van functies in de stad en het mengen van functies in de stad, naar voren. Wat betreft het intensieve ruimtegebruik heeft het compacte stadbeleid niet aan haar doelen voldaan. Het Rijk wilde 40 procent van de nieuwbouwwoningen in bestaand stedelijk gebied gerealiseerd hebben. Dit percentage is al bijgesteld naar tussen de 25 en 40 procent. Uit onderzoek blijkt dat gemiddeld 34 procent van de nieuwbouwwoningen in bestaand stedelijk gebied gerealiseerd worden en dus gemiddeld 66 procent buiten de stad worden gebouwd, in de stadsrandzones. De uitgestrekte Vinex-wijken zorgen ook niet voor een intensief ruimtegebruik. Het lijkt erop dat bij de Vinex-wijken het concept van de compacte stad uit het oog is geraakt. Het werd steeds meer gezien als een woningbouwmachine. Het aandeel bedrijfsvestigingen binnen bebouwd gebied is wel toegenomen. Of hier sprake is van intensief ruimtegebruik is nog maar de vraag. Het bebouwd gebied is zeer ruim genomen waardoor ook bedrijfsvestigingen in de stadsrandzones en op snelweglocaties meegerekend worden.

Het andere element van het compacte stadbeleid, concentratie van functies in de stad lijkt op het

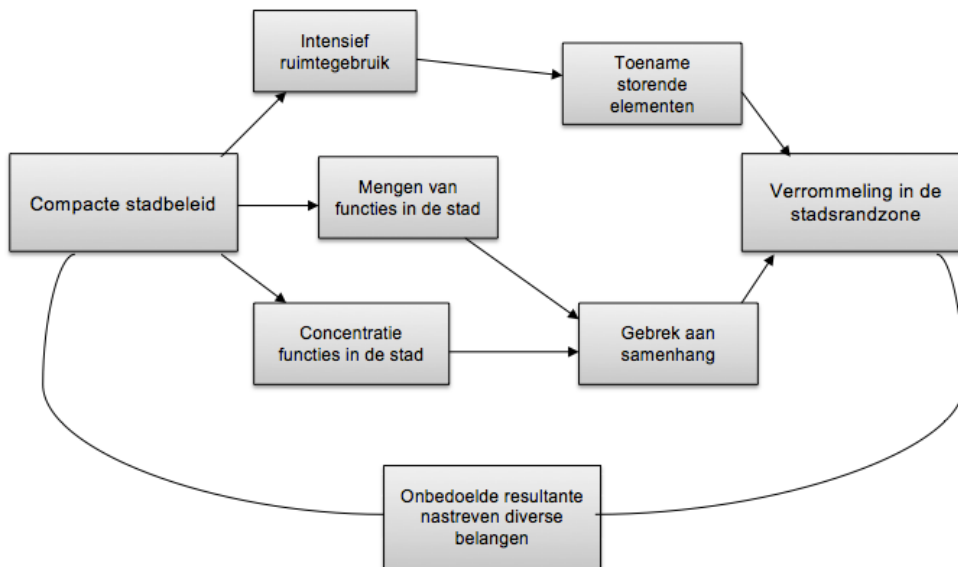
eerste gezicht ook niet erg succesvol te zijn geweest. De periode 2002 tot 2008 laat namelijk zien dat gezinnen en bedrijven uit de stad trekken en zich vooral in de stadsrandzone vestigen (Hajer, 2011). De concentratie van functies vindt dus niet plaats in de stad, maar in de randen van de stad. Dit kan komen doordat nieuwe functies zich vanwege hoge grondprijzen of gebrek aan ruimte zich niet meer in de stad kunnen vestigen. Volgens de compacte stadgedachte worden nieuwe functies dan direct aan de stad gebouwd, in de stadsrandzone dus. De concentratie van functies is dus wel terug te vinden. Wel moet er een plan worden opgezet om al deze functies goed in te passen in het gebied omdat er anders kans is op verrommeling.

Het derde element van het compacte stadbeleid is het mengen van functies in de stad. Dit is in hoogstedelijke centra toegenomen. Functiemenging op het gebied van wonen en bedrijven vindt nog te weinig plaats. Nieuwe woonwijken of bedrijventerreinen komen vaak in de randen van de steden terecht terwijl er met binnenstedelijke herstructurering veel mogelijkheden zijn voor functiemenging. Ook kan functiemenging helpen met het tegengaan van verrommeling op bijvoorbeeld verouderde en leegstaande bedrijventerreinen.

Het compacte stadbeleid heeft niet erg geleid tot een intensief ruimtegebruik. Wel worden functies geconcentreerd direct aan de stad in de stadsrandzone. De functiemenging in hoogstedelijke centra is goed, maar op het gebied van de woonfunctie en bedrijfsfunctie zijn er nog veel mogelijkheden. Waar alle respondenten het over eens waren is dat het compacte stadbeleid heeft geleid tot compacte verstedelijking. De verstedelijking in Nederland is weinig versnipperd en dat kan worden gezien als het grootste succes van het compacte stadbeleid. Het kan zo zijn dat het compacte stadbeleid een onbedoelde resultante heeft gehad, namelijk verrommeling. Doordat gemeenten zoveel mogelijk compact willen bouwen is er een grote concentratie functies terechtgekomen in de stadsrandzone. Wanneer er te weinig aandacht is besteed aan het inplannen van deze functies kan het zo zijn dat er verrommeling is ontstaan. De functiemenging is ook nog erg gering. Deze functiemenging kan, wanneer het goed toegepast wordt, juist als een hulpmiddel worden gebruikt tegen verrommeling. De precieze relatie tussen het compacte stadbeleid en verrommeling wordt in het volgende hoofdstuk geanalyseerd.

6. Relatie compacte stadbeleid en verrommeling in de stadsrandzone

Om de relatie tussen het compacte stadbeleid en de verrommeling goed te kunnen beschrijven zal het vooropgestelde conceptueel model worden gebruikt:



6.1 Veronderstelde relaties

Uit voorgaand hoofdstuk blijkt dat het compacte stadbeleid niet zozeer heeft geleid tot 'een intensief ruimtegebruik'. Het aandeel bedrijfsvestigingen binnen bebouwd gebied is toegenomen, maar het begrip bebouwd gebied is zo ruim genomen dat ook bedrijfsvestigingen in de stadsrandzones en op snelweglocaties meegerekend werden. Het 'mengen van functies in de stad' is in hoogstedelijke centra toegenomen maar nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen worden nog veel gescheiden ontwikkeld. De 'concentratie van functies in de stad' is door het compacte stadbeleid toegenomen. Het gaat hier dan met name om de concentratie van functies in de stadsrandzone. Nieuwe functies vinden geen ruimte in de stad of kunnen de hoge grondprijzen niet financieren waardoor ze zich direct aan de stad vestigen, in de stadsrandzone.

De twee elementen van verrommeling, 'gebrek aan samenhang' en het 'aantal storende elementen', zijn in hoge mate terug te vinden in de stadsrandzone. In de stadsrandzone is een overgang van stedelijke naar niet-stedelijke functies waardoor er meerdere typen grondgebruik voorkomen. Veel functies vinden een plek in de stadsrandzone. Wanneer er geen solide plan is voor de inpassing, wat vaak het geval is omdat er vaak geen beleid voor stadsrandzones is, kan deze grote hoeveelheid aan functies leiden tot een gebrek aan samenhang. Ook blijkt dat waar veel potentieel storende elementen zijn, de stad nabij is. Dit geeft aan dat er in de stadsrandzone veel kans is op potentieel storende elementen.

6.2 Gevonden relaties

De veronderstelde verbanden tussen het compacte stadbeleid en de verrommeling in de stadsrandzone zijn niet allemaal terug te vinden. Het verband tussen 'intensief ruimtegebruik' en het 'aantal storende elementen' komt niet duidelijk naar voren. Dit komt doordat het compacte stadbeleid niet zozeer heeft geleid tot een intensief ruimtegebruik. Wat opvallend is, is dat bedrijventerreinen op snelweglocaties wel worden meegerekend onder intensief ruimtegebruik. Deze bedrijventerreinen worden vaak als storend element beschouwd. Dit wijst toch op een verband tussen de compacte stad en de toename van bedrijventerreinen op snelweglocaties die vaak als verrommeling worden bestempeld. Het verband tussen 'het mengen van functies in de stad' en 'een gebrek aan samenhang' is niet aanwezig. Functiemenging vindt nog maar weinig plaats in de stadsrandzone en er zijn ook geen aanwijzingen dat dit zou kunnen leiden tot een gebrek aan samenhang. De relatie tussen 'concentratie van functies in de stad' en 'gebrek aan samenhang' is wel aanwezig. Het is duidelijk dat de concentratie van functies in de stadsrandzone hoog is. Wanneer er geen goede inpassingsplannen zijn voor deze functies kan dit zeker leiden tot een gebrek aan samenhang.

Het element 'onbedoelde resultante nastreven diverse belangen' is belangrijk in dit verband. Dit is van toepassing op zowel de verrommeling als op het compacte stadbeleid. Er liggen diepere oorzaken ten grondslag aan verrommeling, zoals veranderende demografie, klimaatveranderingen en de internationalisering. Door dergelijke ontwikkelingen kan het voorkomen dat het beleid aangepast moet worden. Het kan bijvoorbeeld zijn dat door klimaatveranderingen het nodig is dat er meer wordt geïnvesteerd in windturbines. Deze windturbines moeten ergens een plek krijgen, dat kan in de stadsrandzone. Wanneer iemand deze windturbines niet mooi vindt, stijgt het aantal storende elementen en neemt de verrommeling toe. Door internationalisering willen gemeenten een zo goed mogelijke concurrentiepositie innemen. Gemeenten hebben veel baat bij het uitgeven van een nieuw bedrijventerrein. Het levert een forse inkomstenbron en ze versterken hun positie en dat is ook bedoelt beleid (W. Buunk, persoonlijke communicatie, 27 april, 2012). Dat dit op hogere schaal kan leiden tot verrommeling is op dat moment niet aan de orde. De verrommeling is in deze twee voorbeelden een onbedoelde resultante van het nastreven van diverse belangen. Het compacte stadbeleid speelt hier ook in rol in. Door het compacte stadbeleid hebben steden een 'rode lijn' rondom de stad getrokken (F. de Zeeuw, persoonlijke communicatie, 29 mei 2012). Soms werkt deze rode lijn, bijvoorbeeld in Amsterdam-Noord waar je eerst flats hebt, daarna de ringweg en daarna nog wat half-stedelijke functies als sportterreinen en dan begint het landelijk gebied. Er is daar dus geen plaats voor een 'verrommelingszone'. Maar op veel plekken is dit niet het geval. Het kan zijn dat de ruimtedruk voor sommige functies zo groot is dat deze functie dan toch zijn weg vindt. Een economische functie die veel betekenis heeft drukt dan bijvoorbeeld toch de landbouw opzij en zo

ontstaat er een bedrijventerreintje, min of meer ongepland (F. de Zeeuw, persoonlijke communicatie, 29 mei 2012). Er is in de stadsrandzone veel vraag naar functies, hetzij bedrijventerreinen, hetzij wonen, wanneer de huidige functie niet strikt gehandhaafd wordt en de ruimtedruk zo groot is, dan komen deze functies toch op een plek tot uitdrukking en dat is dan vaak in de stadsrandzone (D. Hamers, persoonlijke communicatie, 12 april, 2012). Met het compacte stadbeleid wordt de ruimtedruk in de stadsrandzone zo erg opgevoerd dat het compacte stadbeleid een riskant beleid wordt. De vraag van functies om zich te vestigen in de stadsrandzone wordt op deze manier zo groot is, dat die toch wel zijn weg vindt, gepland of ongepland (F. de Zeeuw, persoonlijke communicatie, 29 mei 2012). Dit hoeft niet te leiden tot verrommeling, maar omdat beleid ontbreekt is dit wel vaak het geval. Het compacte stadbeleid houdt de verstedelijking compact maar dit kan leiden tot verrommeling in de stadsrandzone. Deze verrommeling kan worden bestempeld als een onbedoelde resultante van het compacte stadbeleid.

Het voorbeeld van bedrijventerreinen is een belangrijke in dit verband. Volgens Willem Buunk is het bouwen van bedrijventerreinen op snelweglocaties juist de bedoeling geweest van het beleid (W. Buunk, persoonlijke communicatie, 27 april, 2012). Het ministerie van VROM noemt de ruimtelijke ontwikkelingen in de stadsrandzone het resultaat van 'lukraak toestaan van bebouwing' door decentrale overheden. In het onderzoek van Buunk & de Groot (2008) noemt de ruimtelijke ontwikkelingen in de stadsrandzone eerder het gevolg van bewust gemaakte beleidskeuzes uit het verleden. Nieuwe woningen en bedrijventerreinen moesten in of direct aan de steden worden gebouwd. Infrastructuur en stedelijke ontwikkelingen moesten daar waar mogelijk worden gebundeld. Nieuwe bedrijventerreinen werden juist gebouwd op locaties die vanaf de snelweg direct bereikbaar waren (Buunk & de Groot, 2008). Dus het feit dat bedrijven bij op- en afritten van autosnelwegen en langs autosnelwegen zijn gebouwd, is een gevolg en de bedoeling geweest van het compacte stadbeleid (W. Buunk, persoonlijke communicatie, 27 april, 2012). Ook spelen economische krachten hier een rol. Bedrijven zijn nauwelijks geïnteresseerd in de compacte stad omdat zij dit niet in hun belang achten. Bij de keuze van hun locatie trekken bedrijven zich weinig aan van de goede bedoelingen van de compacte stad (Dieleman & Musterd, 1999). Er is veel ruimteaanbod op A en B-locaties (goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, bereikbaarheid per auto ondergeschikt) maar er is juist grote vraag naar C-locaties (goed per auto bereikbaar en goede parkeermogelijkheden) (Hamers et al., 2009). De vraag naar snelweglocaties is groot en voor gemeenten zijn de economische voordelen groot. Door het gebrek aan regionale coördinatie van bedrijventerreinen, is er op hogere schaal een aaneenschakeling van bedrijventerreinen te zien omdat elke gemeente ieder voor zich in het eigen belang bedrijventerreinen aan het ontwikkelen is (D. Hamers, persoonlijke communicatie, 12 april 2012). In Nederland is het de 'flow' dat veel

bedrijven aan de snelweg willen zitten. De gemeente moet steeds een afweging maken om of mee te gaan met de flow of ertegen in gaan. Wanneer je teveel tegen deze flow ingaat zal je het op economische gebied waarschijnlijk niet redden omdat er altijd wel een andere gemeente is die wel wil (F. de Zeeuw, persoonlijke communicatie, 29 mei 2012). Er spelen naast het compacte stadbeleid dus ook nog andere belangen mee. Gemeenten kunnen met het geld wat ze aan de bedrijven verdienen andere gemeentelijke programma's uitvoeren (W. Buunk, persoonlijke communicatie, 27 april, 2012). Het compacte stadbeleid wordt wel nagestreefd maar door de toename van het aantal bedrijventerreinen op snelweglocaties, die vaak als verrommeling worden bestempeld, is de verrommeling die ontstaat een onbedoelde resultante van het beleid.

De verrommeling kan dus worden gezien als een onbedoelde resultante van het nastreven van het compacte stadbeleid. Volgens Friso de Zeeuw moet het verschijnsel als zodanig niet zomaar veroordeeld worden. Het heeft een maatschappelijke functie, de maatschappij heeft behoefte aan dergelijke rommel- en bedrijventerreinen (F. de Zeeuw, persoonlijke communicatie, 29 mei, 2012). Het is alleen een Nederlands trekje dat we alles een plekje willen geven, ook de verrommeling (F. de Zeeuw, persoonlijke communicatie, 29 mei, 2012). Ed Buijs noemt de compacte stad een hoger doel. Verrommeling is niet goed en moet worden tegengegaan, maar het verdwijnen van landschap en stad is nog erger (E. Buijs, persoonlijke communicatie, 20 april, 2012). Het compacte stadbeleid zorgt voor mooie dingen als het open houden van het landschap en een goede scheiding tussen stad en land, verrommeling kan worden gezien als een soort bijkomende onbedoelde schade.

De conflicten die in de stadsrandzone zijn ontstaan tussen allerlei functies, bijvoorbeeld tussen grootschalige infrastructuur en recreatie, tussen bestuurslagen en tussen gebruikers, lijkt de Rijksplanologische Dienst in de jaren tachtig als gegeven te accepteren: "Hoewel het tegen ons gevoel voor zekerheid en netheid indruist zullen we (...) ook in de toekomst onzekerheid en rommeligheid in de stadsrandzone moeten accepteren: ermee leren leven en ermee leren plannen" (RPD, 1984, p.32). Bijna 30 jaar geleden hadden ze al voorzien dat er problemen zouden ontstaan in de stadsrandzone. We moeten ermee leren leven, maar ook ermee leren plannen. In het algemeen hoeft een stadsrandzone niet per se een rommelig karakter te hebben (F. de Zeeuw, persoonlijke communicatie, 29 mei, 2012). Het compacte stadbeleid leidt tot een toename van functies in de stadsrandzone, meer grondgebruik en kans op een toename van het aantal potentieel storende elementen. Het hoeft niet zo te zijn dat een toename van functies, conflicterende functies tot verrommeling leidt. Wanneer er een duidelijk beleid is en een goede inpassing van de functies kan verrommeling worden voorkomen. Mocht het proces van verrommeling dan toch in gang worden gezet, dan moet het worden gezien als een onbedoeld gevolg van het nastreven van verschillende belangen. Want dankzij het compacte stadbeleid hebben heeft Nederland een weinig verspreide

verstedelijking en een mooi open landschap. Met de verrommeling die daardoor is ontstaan moeten we leren leven en leren plannen.

7. Conclusie, aanbevelingen en reflectie

7.1 Conclusie

Het compacte stadbeleid wordt vaak gezien als een beleid dat de verrommeling tegenhoudt. In deze bachelorscriptie is juist gekeken of het omgekeerde het geval is. Het begon namelijk met het vermoeden dat het compacte stadbeleid als medeveroorzaker voor de verrommeling in de stadsrandzone kan worden gezien. Uit dit vermoeden vloeide de volgende hoofdvraag:

In hoeverre valt de verrommeling in de stadsrandzone toe te schrijven aan het compacte stadbeleid en hoe zou dit verklaard kunnen worden?

In deze scriptie is onderzoek gedaan naar de verrommeling en het compacte stadbeleid en de relatie tussen deze twee concepten. Er is geprobeerd om het vermoeden, dat het compacte stadbeleid medeveroorzaker is voor de verrommeling in de stadsrandzone, te toetsen om zo antwoord te kunnen geven op de hoofdvraag. Om dit te kunnen doen is verrommeling, het compacte stadbeleid en de relatie tussen deze twee concepten onderzocht. Verrommeling is een subjectief begrip en niet iedereen is het dan ook eens met de stelling dat verrommeling een probleem is. Enerzijds worden dergelijke restruimtes nodig geacht, ze hebben een maatschappelijke functie, zijn spannend en horen bij de stad. Anderzijds vormen de zones een barrière, zorgen ze voor een onaantrekkelijke uitstraling en wordt er inefficiënt met de ruimte omgegaan omdat de functies niet goed worden ingepast in de ruimte. Dit maakt het lastig om te bepalen of een stadsrandzone verrommeld is of niet. De elementen die meehelpen aan verrommeling zijn het aantal storende elementen en het gebrek aan samenhang. Er is te zien dat deze elementen in hoge mate aanwezig zijn in de stadsrandzone en de kans op verrommeling in de stadsrandzone is dus groot. Bij het compacte stadbeleid is overeenstemming over het succes van compacte verstedelijking. Het beleid heeft er voor gezorgd dat de verstedelijking in Nederland weinig versnipperd is. De elementen van het compacte stadbeleid uit het conceptueel model waren niet allemaal terug te vinden in de praktijk. Het compacte stadbeleid heeft niet zozeer geleid tot een 'intensief ruimtegebruik' en het 'mengen van functies in de stad' is alleen terug te vinden in hoogstedelijke centra. De 'concentratie van functies in de stad' is wel toegenomen door het compacte stadbeleid. Het gaat hier dan met name om de concentratie van functies in de stadsrandzone. Nieuwe functies vinden geen ruimte in de stad of kunnen de hoge grondprijzen niet financieren waardoor ze zich direct aan de stad vestigen, in de stadsrandzone. Ook heeft het compacte stadbeleid geleid tot bedrijventerreinen op snelweglocaties. Het is de bedoeling van het beleid geweest om bedrijven te bouwen die vanaf de snelweg toegankelijk zijn. Deze bedrijven worden vaak als storend element beschouwd waardoor het proces van verrommeling wordt versterkt.

Het belangrijkste element uit het conceptueel model blijkt 'onbedoelde resultante van het nastreven van diverse belangen' te zijn. De verrommeling in de stadsrandzone kan worden gezien als een onbedoelde resultante van het nastreven van het compacte stadbeleid. De compacte stad is een hoger doel, de verrommeling moeten we voor lief nemen. Het compacte stadbeleid heeft gezorgd voor een open landschap, een scheiding tussen stad en land. Daar komt ook nog bij dat naast het compacte stadbeleid andere belangen meespelen. Gemeenten willen graag bedrijven aantrekken en deze bedrijven willen nu eenmaal op snelweglocaties zitten. Ook wil de overheid, met de klimaatverandering, in het achterhoofd maatregelen nemen en plaatst daarom windturbines. Dit zijn voorbeelden van andere belangen die meespelen in het beleid van overheden en die kunnen leiden tot verrommeling. Dus door het compacte stadbeleid zijn veel functies geconcentreerd in de stadsrandzone, zijn er bedrijfsgebouwen ontwikkeld op snelweglocaties en is de verstedelijking in Nederland compact gebleven. Het kan zijn dat deze toename van functies in de stadsrandzone tot verrommeling leidt, maar dat hoeft niet per se. Wanneer er een duidelijk beleid is en een goede inpassing van de verschillende functies, kan verrommeling worden voorkomen. Het kan dus zo zijn dat de verrommeling in de stadsrandzone wordt veroorzaakt door het compacte stadbeleid. Mocht het dan toch verrommelen in de stadrandzone dan kan dat als een soort onbedoelde schade worden gezien voor nastreven van het compacte stadbeleid als hoger doel. Want dankzij het compacte stadbeleid heeft Nederland een weinig verspreide verstedelijking en een mooi open landschap. Met de verrommeling die daardoor is ontstaan moeten we leren leven en leren plannen.

7.2 Aanbevelingen

Uit de conclusie komt naar voren dat het compacte stadbeleid leidt tot een grote ruimtedruk in de stadsrandzone en tot de ontwikkelingen van bedrijfsgebouwen op snelweglocaties. Het is vreemd dat ondanks dat de stadsrandzone de bouwplaats is van de toekomst, de stadsrandzone vaak onderbelicht is in het beleid. Om ervoor te zorgen dat de functies goed worden ingepast in het gebied moet er beleid worden ontwikkeld en moet er vast worden gehouden aan dit beleid. Op deze manier zal bij een goed ontwerp meer samenhang tussen de functies komen waardoor verrommeling kan worden verminderd. Bij de kwestie van de bedrijventerreinen is er meer regionale coördinatie nodig. Gemeenten concurreren nu met elkaar en willen ieder voor zich zoveel mogelijk bedrijven aantrekken. Hierdoor ontwikkelen ze veel bedrijventerreinen zodat ze nooit 'nee' hoeven te zeggen wanneer een bedrijf zich in hun gemeente wil vestigen. Bij meer regionale coördinatie zullen er niet onnodig veel bedrijventerreinen worden ontwikkeld die na een paar jaar weer leegstaan en verrommelen.

Er moet in het achterhoofd worden gehouden dat verrommeling heel subjectief is. Velen erkennen verrommeling niet eens als een echt probleem. De aandacht voor verrommeling is in de laatste jaren

ook veel minder geworden. Het zit in de aard van Nederland om alles te plannen, ook verrommeling. Maar soms is dit niet nodig. Soms is er behoefte aan een zone waar net iets meer mag en kan. Verrommeling heeft dus ook een maatschappelijke functie, de maatschappij heeft er, op zekere hoogte, ook behoefte aan.

Op dit moment heeft het Rijk heeft het beleid al min of meer losgelaten. Gemeenten en provincies krijgen op deze manier meer vrijheden. Er zullen nu verschillende invullingen van het beleid komen maar waarschijnlijk zullen zij nog vasthouden aan het compacte stadbeleid en ontwikkelingen zo dicht mogelijk bij de stad een plek geven.

Mijn aanbevelingen voor vervolgonderzoek zijn de volgende: in deze scriptie is gekeken naar het compacte stadbeleid en verrommeling in algemene zin. Het is nodig te beseffen dat elke gemeente anders omgaat met het beleid en dat alle stadsrandzones verschillend zijn. Dit onderzoek heeft laten zien dat de opvatting dat het compacte stadbeleid de verrommeling tegenhoudt een te makkelijke denkwijze is. Het compacte stadbeleid heeft zeker succes gehad op het gebied van inperken van verstedelijking, maar het tegenhouden van verrommeling is geen succes van het beleid. Dit onderzoek heeft juist gekeken of het omgekeerde het geval is en er kan worden gezegd dat hier zeker aanwijzingen voor zijn maar er verder onderzoek nodig is om hier uitsluitende antwoorden op te geven.

Om de relatie tussen het compacte stadbeleid en de verrommeling in de stadsrandzones verder te onderzoeken is het verstandig om te werken met casussen. Zo kunnen verschillende gemeenten met hun stadsranden onderzocht worden. Om een representatief onderzoek te doen is het verstandig om gemeenten van verschillende groottes te kiezen maar ook gemeenten met verschillende stadsranden. Ook moet er sprake zijn van verrommeling in de stadsrandzone en moeten de gemeenten het compacte stadbeleid uitvoeren. Wanneer er op deze manier verschillende casussen worden onderzocht, kan worden bepaald of de veronderstelling dat het compacte stadbeleid een mede veroorzaker voor de verrommeling in de stadsrandzone is, juist is.

7.3 Reflectie

Het duurde even voordat er een duidelijke richting in het onderzoek zat. Eerst wilde ik casussen gaan onderzoeken, maar de keuze voor de casussen bleek erg lastig. Daarom heb ik besloten om de Nederlandse planningspraktijk als casus te nemen en het meer algemeen te houden. Vervolgens is binnen deze casus de relatie tussen het compacte stadbeleid en verrommeling onderzocht. Dat onderzoek doen een iteratief proces is, is me des te meer duidelijk geworden tijdens dit onderzoek. Het conceptueel model heeft me hierbij erg geholpen door houvast te bieden.

Het besluit om het algemeen te houden was achteraf gezien een goed besluit geweest, maar het

heeft ook wat moeilijkheden met zich mee gebracht. Door het algemeen te houden werd het onderwerp niet zo concreet als ik zou hebben gewild. De stadsrandzone is al een betrekkelijk breed en ruim begrip en verrommeling is ook nog eens een subjectief begrip. Het was moeilijk om deze twee begrippen concreet te maken. Als ik terug kijk op het onderzoek zie ik verrommeling niet als een probleem. Ik vind het Nederlandse landschap prachtig en hier en daar een niet zo aangeharkt stukje heeft ook zo zijn charmes. De bedrijventerreinen langs snelweglocaties zijn niet het mooiste stuk Nederland maar ze moeten zich ergens vestigen. Mensen moeten ergens werken. Het is logisch dat deze bedrijven die veel transport met zich mee brengen langs de snelweg zitten. Wanneer er veel transport nodig is, is beter dat het gebeurt op een plek waar dit het makkelijkste gaat. Ik heb in dit onderzoek veel geleerd over de Nederlandse planningspraktijk en hoewel er antwoord is gekregen op de hoofdvraag is er altijd ruimte voor verbetering. De tijd over de verschillende onderdelen van het onderzoek zou beter verdeeld kunnen worden. Zo had ik graag meer tijd in de analyse willen steken en meer mensen willen interviewen. Ik heb teveel op het laatste moeten doen waardoor ik hier geen tijd meer voor had. Ook het krijgen van een nieuwe begeleider heeft moeilijkheden met zich meegebracht. Elke begeleider heeft een andere visie en vraagt andere dingen van je. Het was moeilijk om hiertussen te schakelen, maar het heeft uiteindelijk een positieve invloed gehad op mijn scriptie.

Referentielijst

- Abeling, M. (2006). *Functiemenging in stadswijken en de effecten op automobilititeit*. Vinddatum 19 juni 2012, op http://essay.utwente.nl/57633/1/scriptie_Abeling.pdf
- Ahsmann, J. (2009). *Verrommeling: schrikbeeld of waanbeeld?* Vinddatum 26 maart 2012, op <http://www.onzeleefomgeving.blogspot.com/>
- Bartelds, H.J. & Roo, G. de. (1995). *Dilemma's van de compacte stad. Uitdagingen voor het beleid.* 's Gravenhage: VUGA
- Boeije, H., Carlier, B., Evers, J. & Wesel, F., van. (2009). *Het derde kwalitatief Sterk Symposium: Grounded Theory 40 jaar later*. Vinddatum 20 april 2012, op http://www.boomlemmatijdschriften.nl/tijdschrift/KWALON/2009/2/KWALON_2009_014_002_016.pdf
- Boeijenga, J. (2011). *Vinex: compactestadbeleid?* In L. Boelens, H. Ovink, H. Lára Pálsdóttir & E. Wieringa (Eds.), *Compacte Stad Extended. Agenda voor toekomstig beleid, onderzoek en ontwerp (pp.24-34)*. Rotterdam: Uitgeverij 010.
- Boersma, W.T. & Kuiper, R. (2006). *Verrommeling in beeld*. Vinddatum 8 maart 2012, op <http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/500074003.pdf>
- Buis, S.C. (1983). De Compacte Stad. *Planologische Diskussiebijdragen, deel I*, 133-142.
- Bureau Alle Hospers & KCAP. (2005). *Masterplan Meerstad Groningen – het plan*. Haarlem / Groningen: Projectbureau Meerstad
- Buunk, W. & Groot, R. de. (2008). *Nirov Quikscan 7. Bouwen aan de randen van de stad*. Vinddatum 27 februari 2011, op http://www.nirov.nl/Upload/media/Projecten/Nieuwe_Kaart/QuickScan7_Stadsranden_def.pdf
- Cammen, H. van der. & Klerk, L. de. (2003). *Ruimtelijke ordening. Van grachtengordel tot Vinex-wijk*. Utrecht: Het Spectrum
- Compendium voor de Leefomgeving (2010). *Bedrijfsvestigingen en wekzame personen binnen bebouwd gebied, 2002-2008*. Den Haag: CBS, Den Haag/Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving, Wagening: Wageningen.
- Compendium voor de Leefomgeving (2010). *Menging van wonen, werken en detailhandel in stedelijke centra, 2000-2008*. Den Haag: CBS, Den Haag/Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving, Wagening: Wageningen.
- Creswell, J.W. (2007). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches* (2nd ed.). California: Sage Publications, Inc.
- Delden, B. van. (2011). *25 jaar compactestadbeleid: context, impact en perspectief*. In L. Boelens, H. Ovink, H. Lára Pálsdóttir & E. Wieringa (Eds.), *Compacte Stad Extended. Agenda voor toekomstig beleid, onderzoek en ontwerp (pp.154-172)*. Rotterdam: Uitgeverij 010.
- Dieleman, F. & Musterd, S. (1999). *Voorbij de Compacte Stad?* Assen: Van Gorcum

Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam. (2009). *Plan Amsterdam: De Tuinen van West*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam

Duivestein, A. (1999). *Vinex, architectuur van het aanbod*. Vinddatum 19 juni 2012, op <http://www.adriduivesteijn.pvda.nl/general/Dossiers/Wonen+en+architectuur/Vinex+architectuur+van+het+aanbod.html>

Flyvbjerg, B. (2006). Five misunderstandings about case-study research. *Qualitative Inquiry*, 12, 19-45.

Frijters, E., Hamers, D., Johann, R., Kurschner, J., Lörzing, H., Nabielek, K., et al. (2004) *Tussenland*. Den Haag: Ruimtelijk Planbureau

Groene Hart Holland. (2009). *Wat is nu precies het Groene Hart?* Vinddatum 19 juni 2012, op <http://www.groenehartholland.nl/groenehart/nieuws/woningen/bericht/?p=46>

Hajer, M. (2011). *De compacte stad wordt steeds groter*. Vinddatum 1 mei 2012, op <http://www.verkeersnet.nl/4434/de-compacte-stad-wordt-steeds-groter/>

Hamers, D., Nabielek, K., Piek, M., Sorel, N., Klerk, L. van. (2009). *Verstedelijking in de stadsrandzone*. Den Haag: De Maasstad

Hamers, D., Hoorn, A. van., Ritsema van Eck, J., Oort, F. van., Bijlsma, L., Coevering, P. van de., et al. (2010). *De staat van ruimte 2010: de herschikking van stedelijk Nederland*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving

Hamers, D. & Nabielek, K. (2006). *Bloeiende bermen: verstedelijking langs de snelweg*. Den Haag: Ruimtelijk Planbureau

Hordijk, T. (2007). *De Intense Stad levert eerste project op*. Vinddatum 19 juni 2012, op <http://www.archined.nl/nieuws/de-intense-stad-levert-eerste-project-op/>

Keizer, I. (2009). *Verrommeling van het Nederlandse landschap*. Vinddatum 16 juni 2012, op <http://www.yabber.nl/blog/2009/10/20/verrommeling-van-het-nederlandse-landschap/>

Kok, J. & Wijk, F. van. (1986). Haalbaarheid compacte stad. *Verkenningen in planologie en demografie*, 37, 16.

Krabben, E. van der. (2011). *Compacte grondexploitatie*. In L. Boelens, H. Ovink, H. Lára Pálsdóttir & E. Wieringa (Eds.), *Compacte Stad Extended. Agenda voor toekomstig beleid, onderzoek en ontwerp (pp.90-104)*. Rotterdam: Uitgeverij 010.

Kreutzberger, E.D. (2006). *Co-ontwikkeling van OV-netwerk en stad*. Den Haag: Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Kuypers, S. (2010). *De stadsrandzone op de kaart. Betekenis van de stadsrandzone in de Nederlandse beleidspraktijk*. Utrecht: Universiteit Utrecht

Lier, G. & Bruijn, T., van. (2009). *Economische effecten stadsrandgebied*. Enschede: Saxion Kenniscentrum Leefomgeving

Meek, R., Kort, T., Westra, J., Velthoven, J., van & Greven, S. (2011). *Grip op verrommeling: Deel 1, Visie verrommeling van het landschap*. Gelderland: Mindscape Works

Ministerie van Algemene Zaken. (2007). *Beleidsprogramma 2007-2011. Brief minister-president ter aanbieding van het beleidsprogramma 'Samen werken, samen leven' voor de periode 2007-2011*, Bijlage bij kamerstuk 31070 nr.1, 15 juni 2007. Den Haag: Ministerie AZ

Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. (2010). *Praktijkhandboek Wijkeconomie – Functiemenging*. Den Haag: Ministerie van EL & I

Ministerie van Infrastructuur en Milieu. (2012). *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig*. Den Haag: Ministerie van I&M

Ministerie van VROM. (1984). *Structuurschets stedelijke gebieden 1983*. Den Haag: Ministerie van VROM

Ministerie van VROM. (2007). *Dossier verrommeling*. Den Haag: Ministerie van VROM

Ministerie van VROM. (2010). *De stadsrandzone centraal: de ruimtelijk opgave voor de stadsrandzone verkend*. Den Haag: Ministerie van VROM

Needham, B. (2007). *De Nederlandse ruimtelijke ordening gewikt en gewogen*. Nijmegen: Radboud Universiteit Nijmegen, Faculteit der Managementwetenschappen.

Nicis Institute. (2010). *Identiteit van de compacte stad*. Vinddatum 26 maart 2012, op https://kennispleinmooinederland.vrom.nl/themas/ruimtelijke_kwaliteit/identiteit_van_de_compacte_stad

Odijk, M., Bleek, B., van & Louwerse, P. (2004). *Begrenzing Bebouwd Gebied 2000*. Den Haag: Ministerie van VROM

Peeters, N.Y. (2008). *Een leidraad voor de procesafspraken bij herontwikkeling van een transformatiegebied*. Vinddatum 19 juni 2012, op <http://www.vastgoedkennis.nl/docs/MRE/08/Peeters.pdf>

Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). (2011). *De compacte stad wordt steeds groter*. Vinddatum 22 februari 2012, op <http://www.pbl.nl/node/54267>

Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). (2010). *Nieuwbouwwoningen naar locatietype (webdocument 2038, versie 01, 30-08-2010)*. Vinddatum 19 juni 2012, op www.pbl.nl/balansvandeleeftomgeving.

Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). (2010). *Staat van de Ruimte 2010: deerschikking van stedelijk Nederland*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving

Pols, L., Amsterdam, H. van., Harbers, A., Kronberger, P., Buitelaar, E. (2009). *Menging van wonen en werken*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving

Rikxoort, M., van. (2008). *Verrommeling*. Vinddatum 16 juni 2012, op http://www.helderred.nl/publicatie_verrommeling.html

RPD (Rijksplanologische Dienst). (1984). *Jaarverslag Rijksplanologische Dienst 1983*. Den Haag: Staatsuitgeverij

RPD (Rijksplanologische Dienst). (1985). *De Compacte Stad gewogen. Verkenning van de zin en onzin van een eigentijds concept*. Den Haag: Rijksplanologische Dienst

Tech Consult (n.d.). *Project Vinex Leidschenveen*. Vinddatum 19 juni 2012, op <http://www.techconsult.nl/content/?site=techconsult&page=nieuwsdetail&id=55&index=1>

Tijdens, M. (2010). *Verrommeling van het landschap in Groningen: oorzaken en oplossingen*. Groningen: natuur en milieu federatie.

Veeneklaas, F.R., Donders, J.L.M. & Salverda, I.E. (2006) *Verrommeling in Nederland*. Vinddatum 8 maart 2012, op <http://edepot.wur.nl/21969>

Verschuren, P. & Doorewaard, H. (2007) *Het ontwerpen van een onderzoek*. Den Haag: Uitgeverij Lemma.

Vries, L., de. (2004). *Intense Stad*. Vinddatum 19 juni 2012, op <http://www.archined.nl/recensies/intense-stad/>

Vries, S. de., Custers, M.H.G. & Boers, J. (2010). *Storende elementen in beeld*. Vinddatum 16 maart 2012, op <http://edepot.wur.nl/156138>

Warbroek, B. (2008). *Hoezo verrommeling?* Vinddatum 31 januari 2012, op [http://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/achtergrond/achtergrond/hoezo-verrommeling.100282.lynkx`](http://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/achtergrond/achtergrond/hoezo-verrommeling.100282.lynkx)

Zeeuw, F., de. (2011). Minister Melanie Schultz ruimt op: prima actie. Vinddatum 20 april 2012, op http://www.gebiedsontwikkeling.nu/workspace/uploads/2011.9.9_prio_minister-melanie-sc-1315894961.pdf

Zonneveld, W. (2007). *Een mooi Nederland volstaat niet*. Amsterdam: Uitgeverij Boom.