UNIVERSITY OF AMSTERDAM

UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Nieuwe centra in Nederland: Het krachtenspel in de arena van de stedelijke ontwikkeling

van der Heijde, P.C.M.

Publication date
2014

Document Version
Final published version

Link to publication

Citation for published version (APA):
van der Heijde, P. C. M. (2014). *Nieuwe centra in Nederland: Het krachtenspel in de arena van de stedelijke ontwikkeling*. [Thesis, fully internal, Universiteit van Amsterdam].

General rights
It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations
If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: https://uba.uva.nl/en/contact, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, P.O. Box 19185, 1000 GD Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

UvA-DARE is a service provided by the library of the University of Amsterdam (https://dare.uva.nl)

Download date:17 Nov 2026

2 » Ontstaan van nieuwe centra

In dit hoofdstuk is vanuit de ruimtelijke theorie beschreven hoe polycentrische netwerken en (nieuwe) centra tot stand komen. Opvallend is dat in de literatuur het ontstaan van nieuwe centra vooral wordt verklaard vanuit de vraagzijde, terwijl de ontwikkeling van het aanbod onderbelicht blijft. Het hoofdstuk vangt aan met het benoemen van factoren die bepalend zijn voor het ontstaan van centra. Vervolgens komt de ontwikkeling aan bod van monocentrische steden en stadsgewesten en van polycentrische netwerken. Tot slot is ingezoomd op het ontstaan van nieuwe centra.

Meghen

In de eerste fase van ontwikkeling waren steden niets meer dan centra met een clustering van voorzieningen voor bewoners in het omliggende gebied: Megen in de 16e eeuw
Bron: Jacob van Deventer, 1558

2.1 » Ontstaan van centra

Wat is een stad zonder centrum? In feite zou dit niets meer zijn dan een aaneenschakeling van woonwijken en bedrijventerreinen zonder centrale concentratie(s) van bovenlokale voorzieningen en werkgelegenheid. In de praktijk heeft een stad echter altijd wel een of meerdere centra. Dit in tegenstelling tot een dorp waar niet altijd sprake hoeft te zijn van een kern. Een stad is dan ook onlosmakelijk verbonden met een centrum. Hier ligt ook de ontstaansgrond. In de eerste fase van ontwikkeling waren steden immers niets meer dan centra met een clustering van voorzieningen ten behoeve van bewoners in het omliggende gebied. De aanwezigheid van een permanente handelswijk wordt dan ook gezien als een kenmerk waarmee de middeleeuwse stad zich onderscheidt van andere nederzettingen in deze tijd (Evers e.a., 2005). Bak (1971) gaf aan dat de positie van centra van oudsher sterk bepaald is door de aanwezige of zich vormende regionale hiërarchie. In het middeleeuwse stedenpatroon bijvoorbeeld was deze hiërarchie duidelijk. Macroplanologisch beschouwd bestond er een grof netwerk van nederzettingen, binnen welke de steden fungeerden als knooppunten in een betrekkelijk leeg gebied. In microplanologische zin vormden de steden zelf compacte ruimtelijke eenheden, waarvan de stadskernen het evidente middelpunt waren.

In Europa ontstonden de meeste steden in de eerste helft van het vorige millennium. De grondslag voor dit proces lag volgens Van Engelsdorp Gastelaars en Hamers (2006) in de sterk toegenomen participatie in niet-agrarische activiteitsvormen, waarbij de directe interactie tussen bedrijven, instellingen, voorzieningen en huishoudens noodzakelijk was. De kernen boden plaats aan verzorgende functies zoals ambachten, scholen, rechtbanken, kerkelijke instellingen en dergelijke. Voor de bevolking van de kern zelf, maar ook voor de ingezetenen van een kleiner of groter ommeland. Een deel van de steden ontwikkelde zich in de loop van de tijd van een reguliere nederzetting tot een stad. Een ander deel van de steden werd doelbewust gesticht. Volgens Rutte (2002) werden er in Europa tussen 1100 en 1450 minstens een paar duizend steden aangelegd in allerlei soorten en maten. Door mensen te concentreren op een bepaalde plek in een nederzetting met een markt konden inkomsten en voordelen worden verkregen uit grond, belasting, jurisdictie en andere rechten en was het mogelijk op die plek en in de omgeving daarvan macht te vestigen en te consolideren. Voor de stichting van nieuwe steden in de middeleeuwen bestonden volgens hem drie essentiële voorwaarden: de mogelijkheid tot economische opbloei, de aanwezigheid van een groep ondernemende lieden die uit was op autonomie en het streven van een heer om de samenleving op een bepaalde plaats anders te organiseren.

Centrumvorming vanuit diverse invalshoeken beschouwd

Van een algemene, breed geaccepteerde theorie voor het ontstaan van urbane centra is geen sprake (Portnov & Erell, 2001). De diverse visies en theorieën wijken onderling sterk af en kenmerken zich door verschillende invalshoeken. Volgens Giuliano (2004) is de basis voor het standaardmodel van de urbane structuur de theorie van Von Thunen's uit 1826 over agrarische grondprijzen en -gebruik. Deze theorie

De theorie van Christaller (1933)

Christaller formuleerde zijn theorie vanuit de invalshoek van de verzorgende functie van steden. Hij typeerde centra als centrale plaatsen die door hun functie een aantrekkingskracht op consumenten hebben. De maximale afstand die een consument aflegt voor een product of dienst (verzorgingsbereik) is afhankelijk van de centrale functie, de afzetmarkt van het product en de transportmogelijkheden. Het is voor veel functies van belang dat in de nabijheid andere functies zijn gesitueerd zodat synergie-effecten kunnen ontstaan.
Centrale plaatsen met alledaagse voorzieningen dienen op korte afstand bereikbaar te zijn. Deze centra hebben een klein verzorgingsbereik. Centrale plaatsen met niet-alledaagse voorzieningen hebben daarentegen een veel groter bereik omdat het gebruik minder frequent is, waardoor ze een groter afzetgebied nodig hebben.
Volgens Christaller's centrale-plaatsentheorie is de positie van een stad in de hiërarchie van steden vooral bepaald door de fysieke omvang van het verzorgingsgebied: centrale plaatsen van hoge orde hebben belangrijke functies met een grote reikwijdte en leveren goederen van een hoge orde. Centrale plaatsen van lage orde bedienen de directe omgeving en leveren goederen van een lagere orde. Aanvullende centrale plaatsen worden gevormd door plaatsen die minder centrale functies hebben en vooral hun eigen bevolking voorzien.
In zijn theorie gaat Christaller uit van een isotrope vlakte (een gebied waarin reizen in alle richtingen even gemakkelijk is), een gelijkmatige verdeling van de bevolking, een doorzichtige markt en dezelfde transportmogelijkheden voor iedereen.

werd in eerste instantie door Alonso in 1964, Mills in 1972 en Muth in 1969 gebruikt voor verklaringen voor de locatiekeuze van bewoners. In een vereenvoudiging van de werkelijkheid is hierbij sprake van de grootste bevolkingsdichtheid en de hoogste grondprijzen in het centrum, omdat hier alle werkgelegenheid is geconcentreerd en de transportkosten er het laagst zijn. De dichtheid en grondwaarde dalen met de afstand tot het centrum en een verlaging van transportkosten leidt tot suburbanisatie. Deze theorie kan ook toegepast worden voor de locatie van bedrijven. In dit geval is de locatiebeslissing van de ondernemer gebaseerd op de totale transportkosten van zowel de goederen als de werknemers. Het uitgangspunt is dat het knooppunt voor de export van goederen in het centrum is gelegen. Ondernemers zullen voor een locatie in het centrum kiezen zolang de pendelkosten lager zijn dan de exportkosten. Dit betekent dat wanneer de exportkosten dalen, de ondernemers geneigd zijn hun bedrijf te verplaatsen richting het woongebied van de werknemers. Indien de transportkosten nihil zijn, bijvoorbeeld in de informatiesector, en een locatie in het centrum geen andere voordelen biedt, zullen de bedrijven zich identiek aan de bevolking verspreiden.

Andere theorieën maken onderscheid tussen marktgevoelige activiteiten, zoals verkoop en diensten met een grote afhankelijkheid van het bereik van consumenten en activiteiten waarbij dit niet het geval is, zoals de productie van goederen. Een bekende theorie gericht op marktgevoelige activiteiten is die van Christaller (1933). Deze formuleerde zijn theorie vanuit de invalshoek van de verzorgende functie van

steden. Hij typeerde centra als centrale plaatsen die door hun functie een aantrekkingskracht op consumenten hebben. In de theorie van Christaller hebben plaatsen met een groter verzorgingsbereik een hogere rangorde dan plaatsen met een klein invloedsgebied. Door deze rangorde ontstaat ideaaltypisch een hiërarchisch patroon. Consumenten gaan volgens Christaller naar de dichtstbijzijnde winkel voor hun aankoop van het door hen gewenste product. Inmiddels zijn consumenten, door de toegenomen welvaart, de mobiliteit en een betere informatievoorziening echter eerder bereid om een winkelcentrum op grotere afstand te bezoeken. De theorie van Christaller verliest mede hierdoor aan kracht.

Naast hogere opbrengsten door de bestedingen van klanten kan clustering ook leiden tot lagere transactiekosten. Een sterke spreiding van actoren leidt immers tot hoge transactiekosten. Een stadscentrum is niet zomaar een concentratie van bedrijven en huishoudens, maar dient beschouwd te worden als een specifieke organisatievorm van hechte relaties tussen verschillende locale actoren of als een geschikte bestuurlijke structuur die bedrijven, werknemers en private en publieke organisaties toestaat om hun onderlinge transactiekosten te minimaliseren. De afname van deze transactiekosten leidt tot een toename van de integratie tussen de lokale actoren (Cappelin, 1988 en 2000).
Het voordeel van een omvangrijke en divers samengestelde compacte agglomeratie is bovendien dat het een ideale vestigingsplek is

In Europa ontstonden de meeste steden, zoals Gouda, in de eerste helft van het vorige millennium
Bron: Frans Hogenberg, 1577

voor toeleveringsbedrijven. Daarnaast bieden deze grote kans op aanwezigheid van specifieke categorieën beroepsoefenaars. Ook is er meer kans op een institutionele context die is gericht op de plaatselijke bedrijvigheid in de vorm van opleidingen en overheidsdiensten (Van Engelsdorp Gastelaars, 2001). Volgens Glaeser en Resseger (2009) zijn dergelijke agglomeratie-effecten het sterkst aanwezig in centra met een hoog kennisniveau.
Ook vanuit het perspectief van de stad biedt clustering voordelen. Zo functioneren centra beter naarmate de aanwezige kantoren, opleidingsinstituten, uitgaansgelegenheden, winkels en culturele attracties in elkaars nabijheid zijn gehuisvest (Van Engelsdorp Gastelaars & Hamers, 2006). Anas e.a. (1998) stelden dat agglomeratie-effecten de 'raison d'être' zijn van de meeste steden. Volgens Marlet (2009) is de combinatie van agglomeratievoordelen én woonattracties bepalend voor de economische ontwikkeling van een stad. De agglomeratievoordelen betreffen de bereikbaarheid van werknemers (voor bedrijven) en de bereikbaarheid van banen (voor bewoners). De woonattracties zijn de voorzieningen en kenmerken van een stad die bepalen of mensen er graag willen wonen. In tegenstelling tot de werkgelegenheid dienen deze gesitueerd te zijn in de stad.
Speetjens (2012) stelt dat de aantrekkingskracht van een centrum tot uiting komt in de koopkrachtbinding, de koopkrachttoevloeiing en koopkrachtafvloeiing.
De diverse theorieën tonen samen aan dat centra ontstaan omdat door clustering van functies economisch voordeel ontstaat. Enerzijds door lagere kosten en anderzijds door hogere opbrengsten omdat een concentratie van economische voorzieningen tot meer bestedingen leidt. De optimale grootte van een centrum is bereikt als de marginale winst van economisch toegevoegde waarde gelijk is aan de marginale kosten die door deze groei worden veroorzaakt (Anas, 1992).

De economische krachten die leiden tot de clustering van functies in stedelijke centra zijn tevens verantwoordelijk voor het feit dat centra relatief compact zijn en zich kenmerken door een multifunctioneel karakter. Het economische voordeel van clustering leidt immers tot een stijging van de grondprijzen in de betreffende centra. Een gevolg is dat het financieel aantrekkelijk en noodzakelijk is om de beschikbare ruimte intensiever te bebouwen. Het gerealiseerde vastgoed levert zo immers meer op.
Dit compenseert de hogere grondprijs. Ook de stapeling van verschillende functies ligt hierdoor meer voor de hand. Het is dan ook niet voor niets dat stadscentra van oudsher worden gekenmerkt door een hogere bebouwing dan de omliggende wijken. Winsemius (2001) beweert zelfs dat er zonder dichtheid geen stedelijkheid is. Een hogere dichtheid van de stad bevordert het draagvlak voor voorzieningen, maar of een centrum van een stad per definitie een hoge dichtheid behoeft, is echter nog de vraag. Het is eerder een gevolg van de agglomeratie-effecten dan een voorwaarde om als stad goed te kunnen functioneren. Daarentegen is multifunctionaliteit veel belangrijker voor het functioneren van een centrum. Het biedt voordelen op het gebied van ruimte, economie en leefbaarheid (Coupland 1996; Hall, 1998; Zijderveld, 2000; Winsemius, 2001; Bretschneider e.a., 2002; Vreeker, 2004; Hoppenbrouwer & Louw, 2005). Ruimtelijk leidt multifunctionaliteit tot een intensiever gebruik van de beschikbare grond. In economisch opzicht genereert multifunctionaliteit agglomeratievoordelen en een grotere (economische) diversiteit, waardoor de attractiviteit van centra toeneemt. Vooral voor de omzet in de detailhan-

Stadscentra worden door economische krachten van oudsher gekenmerkt door een hogere bebouwing dan de omliggende wijken: de binnenstad van Delft
Bron: Auteur

Door de komst van de auto vond al voor de Tweede Wereldoorlog de eerste suburbanisatie plaats van welgestelden: nieuwe woning in de villawijk in Vught
Bron: Auteur

del en horeca heeft dit een positief effect. Een groter aantal inwoners per hectare leidt bovendien tot vergroting van het draagvlak voor voorzieningen. Op het gebied van milieu is multifunctionaliteit vooral van belang voor het kanaliseren van de mobiliteit, reductie van het energiegebruik en de uitstoot van schadelijke stoffen. Voor de leefbaarheid is multifunctionaliteit belangrijk omdat dit leidt tot een dynamischer stedelijk milieu en verbetering van de sociale controle en veiligheid. Maar multifunctioneel ruimtegebruik heeft ook nadelen. Zo kan de combinatie van woningen en bedrijven in een hogere milieuhindercategorie (Angotti & Hanhardt, 2001) of woningen in combinatie met verkeer tot overlast leiden, of tot een concentratie van milieuproblematiek. Vanuit de economische optiek kan het bovendien leiden tot een beperking van de economische ontwikkeling in landelijk gebied, hogere lonen en congestiekosten door een suboptimale omvang van de stad (Vreeker, 2004). Ook de open en groene ruimte in stedelijk gebied kan afnemen. Met betrekking tot de leefbaarheid kan een overaanbod aan functies ook stress tot gevolg hebben (Lynch, 2000).

2.2 » De monocentrische stad

De monocentrische stad bestaat uit één centrum met daaromheen gesitueerde woonwijken. De stad ontleende eeuwenlang haar betekenis aan het centrum en de historie van de oude binnen-

Door sterke bevolkingsgroei en toenemende welvaart werden uitbreidingswijken gebouwd zoals Hoograven in Utrecht.
Bron: Auteur

steden straalt nog steeds ver door naar de buitenringen van de stad (Bakker, 2008). Het centrum wás in feite de stad. Dit wordt geïllustreerd door het woord 'binnenstad' en door het spraakgebruik van inwoners uit de stad zelf die, als ze het centrum bezochten, zeiden: '*Ik ga naar de stad*'. Eeuwenlang was de omvang van de meeste steden beperkt. De meeste inwoners verplaatsten zich immers te voet. Hierdoor konden de afstanden, vooral tussen de woning en de voorzieningen en tussen de woning en de werkplek, niet al te groot zijn. Alle stedelijke functies waren dicht bij elkaar gelegen. In de monocentrische stad had het wegenstelsel vanuit het centrum een radiaal patroon. Door de komst van treinen en trams konden de steden verder uitbreiden. Dit leidde tot een sterke expansie en reconstructie van de stadscentra. Het soort stadscentrum zoals we dat vandaag kennen, ontstond aan het einde van de 19e eeuw en accommodeerde het merendeel van de bedrijven en functies zoals winkels, overheid, kunst, cultuur, vermaak, onderwijs en gezondheid (Coupland, 1996). Aan de concentratie van verzorgende functies werd een extra impuls gegeven met de komst van publiekaantrekkende warenhuizen en andere grootwinkelbedrijven. Doordat het aantal bezoekers steeg, werd de vestigingsdrempel voor tal van nieuwe of gespecialiseerde branches bereikt (Bolt, 1995). De centra waren ook een algemene ontmoetingsplaats en woonplaats voor de elite. De groei van de handel en commercie leidde tot de doelgerichte ontwikkeling van kantoren.

Door de komst van de auto vond in de Westerse wereld al voor de Tweede Wereldoorlog de eerste suburbanisatie plaats van welgestelden. Vanaf de jaren vijftig was sprake van een sterke bevolkingsgroei en een toenemende welvaart. Als gevolg hiervan werden uitbreidingswijken gebouwd en kwam vanaf eind jaren zestig een omvangrijke suburbanisatie tot stand van vooral midden- en hoge inkomensgroepen. De bewoners waren in eerste instantie van het openbaar vervoer afhankelijk, maar door de groeiende welvaart nam het autogebruik sterk toe. Hierdoor was het uiteindelijk ook mogelijk om in kernen rond de steden te wonen. In een aantal landen, zoals Engeland en Nederland, werd dit zelfs door het Rijk gestimuleerd door middel van de ontwikkeling van nieuwe steden. In Nederland kwamen vanaf de jaren zestig, als resultaat van het beleid van gebundelde deconcentratie, zogenoemde groeikernen tot stand.
Als gevolg van de voortgaande suburbanisatie ontstonden er monocentrische stadsgewesten, met functionele relaties tussen de centrumstad en de omliggende kernen. Binnen deze stadsgewesten was de structuur van de regionaal-stedelijke 'daily systems', nog uiterst eenvoudig. Het grootste deel van de werkgelegenheid en het gespecialiseerde voorzieningenbestand was nog in of nabij de binnenstad gelegen. Vooral de stadsrand en omliggende kernen fungeerden als woongebieden. Als gevolg hiervan werd de ruimtelijke structuur gekenmerkt door grotendeels los van elkaar staande 'daily systems' die ieder monocentrisch waren opgebouwd rondom één centrale agglomeratie of stad met één centraal stadshart (Van Engelsdorp Gastelaars & Hamers, 2006).

2.3 » Polycentrische netwerken

In de Verenigde Staten was in de sterk verstedelijkte gebieden reeds voor de Tweede Wereldoorlog sprake van polycentrische netwerken (Romein & Verkoren, 2010). In Europa deed dit proces zich vanaf de tweede helft van de twintigste eeuw voor. Door het ontstaan van polycentrische netwerken zijn monocentrische modellen niet langer geschikt om ruimtelijke patronen in dit soort stedelijke gebieden te verklaren (Castells, 1989; Kloosterman & Musterd, 2001; Evers, 2004). Ook het centrale-plaatsenmodel van Christaller is hierdoor steeds minder van toepassing. Maar Burger (2011) toonde aan dat er wel een grote variatie bestaat in de mate van polycentriciteit van metropolitane regio's. Bovendien is er nog geen sprake van een heldere en ondubbelzinnige definitie van een polycentrisch systeem (Helbich & Leitner, 2010; Veneri & Burgalassi, 2010; Roth e.a., 2011). Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven, doet polycentriciteit zich op verschillende aggregatieniveaus voor. Wat polycentrisch is op een bepaald aggregatieniveau, kan tegelijkertijd monocentrisch zijn op een ander niveau (Veneri & Burgalassi, 2010; Burger, 2011). Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen polycentriciteit binnen één stadsgewest (*intra-urbaan*), binnen een gebied met meerdere steden (*inter-urbaan*, of 'Polycentric Urban Region' (PUR)) en op *interregionaal niveau* tussen PUR's (Davoudi, 2003). Deze verschillende schalen van polycentriciteit worden in deze paragraaf achtereenvolgens beschreven.

2.3.1 » Intra-urbane polycentriciteit

Wright beschreef in de jaren twintig van de vorige eeuw de zogenaamde 'broadacres city': een gedecentraliseerde gemeenschap waar het onderscheid tussen platteland en stad is verdwenen. Door de mechanisatie zou het autogebruik door de bevolking sterk stijgen waardoor de noodzaak van centraal georiënteerde steden sterk af zou nemen. Volgens Wright zou door deze ontwikkeling behoefte ontstaan aan nieuwe goed geplande steden die hij de naam 'usonia' gaf: steden van nieuwe vrijheid die organisch ontstaan en een grote omvang hebben. De steden zouden een netwerk van snelwegen hebben met op de kruispunten zogenoemde

De overheid faciliteerde de suburbanisatie door de planning van grootschalige woonwijken aan de rand van steden en door groeikernen zoals Houten
Bron: Auteur

'roadside markets' met handel in goederen, voorzieningen en vrijetijdsfuncties (Wright, 1958). Maar binnen zijn usonia was, afgezien van deze concentratie aan voorzieningen, geen sprake van meerdere stedelijke centra.

Polycentrische netwerken komen voort uit de toename van mobiliteit en flexibiliteit van huishoudens en bedrijven en de locale en regionale politiek (Burger, 2011). Door de toename van de mobiliteit nam de suburbanisatie van de bevolking sterk toe. In Nederland werd dit gefaciliteerd door het overheidsbeleid dat voorzag in grootschalige woonwijken aan de rand van de steden en in groeikernen. Voor de verzorging van de bevolking kwamen in deze gebieden winkelcentra tot stand. Daarnaast was er sprake van een deconcentratie van bedrijven. In eerste instantie betrof het de secundaire sector. Vervolgens breidde dit zich vanaf de jaren tachtig uit naar de tertiaire en quartaire sector. Deze laatste ontwikkeling was van grote invloed omdat vooral deze sectoren sterk zijn gegroeid. Het deconcentratieproces kwam voort uit een combinatie van schaalvergroting en specialisatie van bedrijven in combinatie met ruimtegebrek en congestie in de binnensteden. Bontje (2004) en Bogaerts e.a. (2007) toonden aan dat de deconcentratie niet zozeer werd veroorzaakt door de verplaatsing van bedrijven, maar omdat de economische concentraties in de suburbane gebieden veel sterker groeiden dan de binnensteden. Voor een deel van de kantoorhoudende bedrijvigheid zijn 'face to face' contacten van

groot belang. Deze vragen om een locatie in een dynamische, interactieve omgeving die meestal wordt aangetroffen op centrale locaties.
De voordelen van een centrale locatie worden echter afgewogen tegen de kosten van kantoorhuren en transportkosten van personeel. Organisaties die niet afhankelijk zijn van face to face contacten opteren hierdoor eerder voor goedkopere niet-centrale locaties. Dit proces versterkt de ruimtelijke fragmentatie in polycentrische stedelijke gebieden (Couclelis, 2000; Kloosterman & Musterd, 2001). Ook veranderingen in de economische relaties in en tussen bedrijven waren oorzaak van verschuivingen in de stedelijke structuur. Telecommunicatie, informatie-intensieve activiteiten, deregulering en globale competitie hebben samen bijgedragen aan de veranderingen in de bedrijfsvoering en de ruimtelijke organisatie hiervan (Anas e.a., 1998). In een later stadium werd het ook voor vrijetijdsvoorzieningen en overige voorzieningen, zoals ziekenhuizen en universiteiten, aantrekkelijk zich buiten de binnensteden te vestigen. Niet in de laatste plaats omdat de omvang van deze voorzieningen sterk toenam terwijl de beschikbare locaties in de binnensteden relatief klein waren. Bovendien was het vanuit financieel opzicht aantrekkelijker zich in het suburbane gebied te vestigen.
Als gevolg van de deconcentratie ontstonden in de suburbane gebieden kantorenparken, winkelcentra en concentraties met vrijetijds- en zorgvoorzieningen. Deze groei van centrumfuncties buiten de binnenstad leidde tot mobiliteitsstromen die niet langer radiaal gericht waren, maar die zich kenmerkten door een kriskraspatroon.

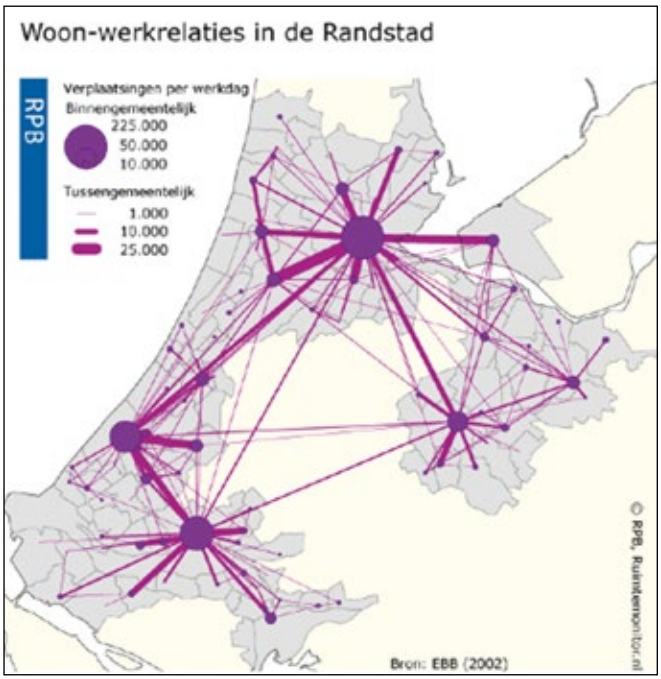
Ook maatschappelijke veranderingen hebben in belangrijke mate bijgedragen aan de vorming van polycentrische netwerken. Hartz en Kesterman (2004) constateerden dat er een pluralistische samenleving is ontstaan met veel leefstijlen. Als gevolg hiervan is er sprake van verschillende soorten vrijetijdsactiviteiten die gekarakteriseerd worden door individualiteit en mobiliteit. De ruimtelijke weerslag volgt in toenemende mate de diversiteit van de individuele patronen. Arends e.a. (2002) voegden hieraan toe dat de bevolking ook steeds welvarender en (daardoor) mobieler wordt. De woning en woonomgeving fungeren hierbij steeds meer als uitvalsbasis voor werken, stedelijke en culturele voorzieningen en sociale contacten in een steeds wijdere omgeving. Consumenten accepteren hogere transportkosten om naar een verder gelegen winkelcentrum te reizen als hier het aanbod groter is (Anas e.a., 1998). Ook het emancipatieproces heeft bijgedragen aan de vorming van polycentrische netwerken. Door de toename van het aantal tweeverdieners nam niet alleen de mobiliteit toe, maar ook het patroon van elkaar overlappende pendelpatronen. Ook heeft de werkpendel zijn monopolie verloren en heeft mobiliteit met het doel om te winkelen, onderwijs te volgen, sociale afspraken, sport of ontspanning de overhand (CBS, 2014d).

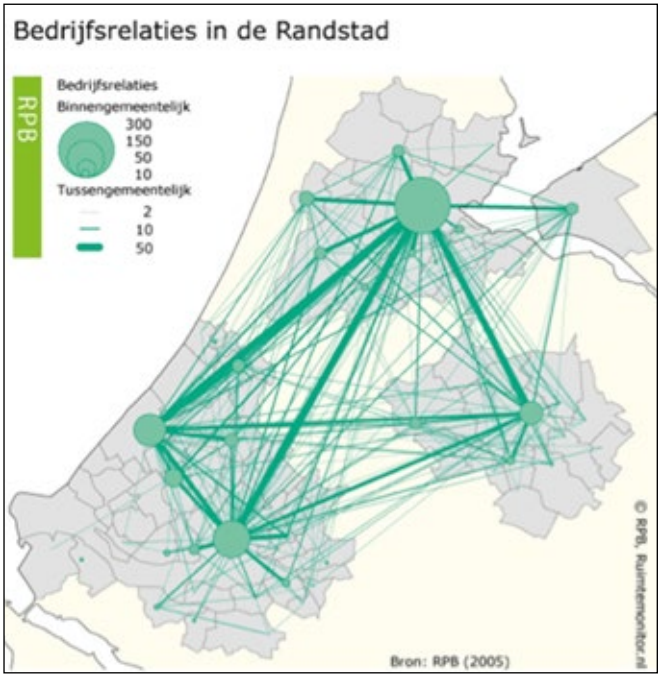
2.3.2 » Inter-urbane polycentriciteit

Op een hoger aggregatieniveau dan het stadsgewest is sprake van inter-urbane polycentriciteit oftewel van polycentrische urbane regio's. Friedman en Miller introduceerden in 1965 het concept van 'the urban field' (het stedelijk veld). Het concept introduceerde een nieuw element in de ruimtelijke ordening door het netwerk van sociale en economische activiteiten van een stad erbij te betrekken. Dit had betrekking op een gebied van 100 mijl rond een stad van minimaal 300.000 inwoners. Dieleman en Faludi (1998) definieerden een polycentrisch netwerk als een groot stedelijk gebied zonder primaire stad. Musterd en Van Zelm (2001) stelden dat een regio polycentrisch is als er minimaal aan twee condities is voldaan: er dient zowel sprake te zijn van een ruimtelijke structuur met meerdere stedelijke centra als van een complex relatienetwerk tussen deze centra. Ze waren terughoudend om dit op een te hoog aggregatieniveau te beschouwen en waren van mening dat het

uitgangspunt het 'daily urban system' is. Parr (2004) ging hierop door en onderscheidde een polycentrisch stedelijk gebied van grotere multicentrische gebieden door als demarcatie de aanwezigheid van open land, een maximale reisafstand van 1 uur en een buitengewoon grote interactie tussen de kernen te hanteren. Lambregts (2009) verstond onder een polycentrische metropolitane regio een metropolitane of grootstedelijke regio die kenmerken vertoont van polycentriciteit oftewel meerkernigheid. Volgens Veneri en Burgalassi (2010) wordt een polycentrische regio gekarakteriseerd door de aanwezigheid van verschillende fysiek gescheiden steden die samen een systeem vormen dat wordt gekarakteriseerd door een platte hiërarchie tussen de centra. Polycentrische regio's kunnen volgens hen zowel functioneel als morfologisch worden geanalyseerd. Vanuit morfologisch perspectief dienen de centra duidelijk fysiek gescheiden te zijn, niet te ver van elkaar te zijn gesitueerd in verband met de benodigde interactie en niet teveel in omvang te verschillen. Vanuit een functioneel perspectief ligt de focus vooral op de spreiding van functies en de centraliteit die voortkomt uit de interactie tussen de centra. Vanuit een morfologisch perspectief kan een centrum gedefinieerd worden als een agglomeratie van banen of bevolking. Vanuit een functioneel perspectief is een stedelijk centrum, in lijn met Christaller, een plaats die macht ontleent aan het gebied eromheen door te voorzien in centrale functies voor het omliggende gebied. De functionele en morfologische aanpak kennen een sterke correlatie.

Net zoals de Randstad bestaat ook Parijs uit meerdere centra. In het verleden waren deze ook fysiek gescheiden zoals Montmartre en Montrouge
Bron: Bibliothèque Nationale de France





Figuur 2.3.1 » Woonwerkrelaties en bedrijfsrelaties in de Randstad
Bron: Ruimtelijk Planbureau, 2002 en 2005

In West-Europa wordt het verstedelijkingspatroon gedomineerd door steden met 200.000 tot 1.000.000 inwoners (Eurostat, 2014).
In Noordwest-Europa zijn veel steden in clusters geconcentreerd met een relatief korte afstand tot elkaar. Binnen die clusters liggen ook kleinere steden en dorpen. De steden zijn met elkaar verbonden door een uitgebreid netwerk van wegen en spoorwegen. Geen van deze gebieden heeft een primaire stad met meer dan 1 miljoen inwoners. Door suburbanisatie is sprake van overlappende pendelgebieden rond en tussen de steden waardoor deze gebieden worden beschouwd als één functionele eenheid:
een polynuclear metropolitaan gebied (Gemaca, 1996; Dieleman & Faludi 1998; Kloosterman & Musterd, 2001; Musterd & Van Zelm 2001).
Voorbeelden van polycentrische netwerken in West-Europa zijn het Rijn-Ruhrgebied, de Randstad, de driehoek Padua-Reviso-Venetië, de regio Glasgow-Edinburgh en West-Zweden (Van der Wusten & Faludi, 1992; Batten, 1995; Dieleman & Faludi, 1998; Musterd &Van Zelm, 2001; Bontje, 2001). In de Benelux kunnen naast de Randstad op een lager aggregatieniveau ook de Vlaamse diamant (regio Brussel-Vlaanderen), de Brabantse stedenrij en de regio Maastricht-Aken-Luik als als polycentrische netwerken beschouwd worden (Dieleman & Priemus, 1996; Dieleman & Faludi 1998).
In een onderzoek van Burdock e.a. (2005) naar perifere ontwikkelingen rond Europese steden bleek dat de vorming van polycentrische netwerken zich vooral in Parijs en de Randstad voordoet. Op zich is dit niet verwonderlijk omdat deze stedelijke systemen gesitueerd zijn in het kerngebied van de Europese ruimtelijke economie. Opvallend is dat Burdock e.a. (2005) hier een koppeling maken tussen Parijs, dat zich kenmerkt door een polycentrisch netwerk in een aaneengesloten stedelijk gebied, en de Randstad, dat bestaat uit een verzameling van steden die gescheiden zijn door openbare ruimte. Dit wijkt af van het uitgangspunt dat binnen een polycentrisch netwerk sprake zou moeten zijn van een fysieke scheiding tussen de steden (Parr, 2004; Veneri & Burgalassi, 2010). Er is echter inderdaad veel voor te zeggen om het criterium van fysieke scheiding binnen polycentrische netwerken los te laten. Vooral omdat ook metropolen als Parijs en Londen uit meerdere centra bestaan die geen sterke hiërarchie vertonen ten opzichte van elkaar. Bovendien waren deze centra in het verleden ook fysiek gescheiden zoals The City, Westminster en Notting Hill in Londen en Montmartre en Montrouge in Parijs. Ook Burger (2011) is van mening dat functionele relaties een betere indicator zijn van een polycentrisch systeem dan de morfologie. Parijs en Londen onderscheiden zich vooral van de Randstad en het Rijn-Ruhrgebied door het aaneengesloten stedelijke gebied tussen de centra. Gezien de historische ontwikkeling van deze steden lijkt het echter waarschijnlijk dat bij een voortgaande groei van de Randstad en het Rijn-Ruhrgebied ook hier deze situatie kan ontstaan.

De Randstad een polycentrisch netwerk?

Over de vraag of de Randstad daadwerkelijk als één polycentrisch gebied aangemerkt kan worden, zijn de meningen verdeeld. Indien de fysieke scheiding tussen de steden als kenmerk wordt gebruikt voor het onderscheiden van een polycentrisch netwerk, lijkt het ruimtelijk patroon van het verstedelijkte gebied in de Randstad hier op te wijzen. In functionele zin ligt dit echter genuanceerder. Zo concludeerde Lambooy (1998) op basis van pendelstromen dat de Randstad geen eenheid is maar bestaat uit twee functionele eenheden: een noord- en zuidvleugel. Het INTERREG IIIB Polynet onderzoeksproject onderzocht het ontstaan van acht polycentrische gebieden in Noordwest-Europa en concludeerde dat op basis van pendelstromen in al deze gebieden sprake was van een zwakke polycentriciteit. In de Randstad, samen met het Ruhrgebied morfologisch het meest polycentrisch, bleek ook de functio-

nele relatie tussen bedrijven beperkt te zijn. In enkele andere gebieden zoals Zuidoost-Engeland en Zürich was deze relatie veel sterker aanwezig. Wel neemt de polycentriciteit in een aantal gebieden toe (Burdock e.a., 2005). Zo toonde Vasanen (2012) aan dat in Finland sprake is van een zwakke maar toenemende intra-urbane polycentriciteit. Ook De Goei e.a. (2010) constateerden dat het polycentrische systeem op intra-urbaan niveau in Zuidoost-Engeland toeneemt. Op het inter-urbane niveau was echter veel minder sprake van de vorming van een polycentrisch netwerk. Volgens hen wordt dit verklaard doordat mensen graag dicht bij hun werk wonen.

Volgens het Ruimtelijk Planbureau (2006) zijn de woon-werkrelaties in de Randstad te karakteriseren als een patroon van stadsgewestelijke arbeidsmarkten die aan elkaar zijn gekoppeld door pendelstromen tussen de centrale steden. De relaties tussen de randgemeenten onderling zijn veel minder belangrijk. Driekwart van de beroepsbevolking woont en werkt in hetzelfde stadsgewest. Ook het winkelbezoek vindt voor het overgrote deel binnen hetzelfde stadsgewest plaats. Maar de gemiddelde woon-werkafstand is tussen 1985 en 2010 wel toegenomen van 12 tot 18 km enkele reis (Min. IenM, 2013) en overschrijdt in toenemende mate de grenzen van het stadsgewest. In de Randstad ligt de pendelafstand lager dan het nationaal gemiddelde, maar door de congestie is de reistijd wel langer. Dat er in de Randstad, ondanks de lange reistijden, toch sprake is van een substantiële langeafstandspendel duidt er op dat in de Randstad wel degelijk sprake is van een inter-urbaan polycentrisch netwerk. Dat de gemiddelde actieradius van individuen niet overeenkomt met de schaal van de Randstad doet hier niets aan af. Ter vergelijking vindt ook in Groot-Londen, dat is opgebouwd uit een groot aantal afzonderlijke gemeenten, de pendel vooral over relatief korte afstanden binnen dezelfde gemeente plaats. En bij de intergemeentelijke pendel is sprake van sterke stromen tussen aangrenzende of nabijgelegen gemeenten (DMAG, 2007; Roth e.a., 2011). Om het bestaan van een intra-urbaan netwerk aan te tonen is het volgens De Goei e.a. (2010) dan ook van belang om de wekelijkse of maandelijkse zakelijke en vrijetijdsmobiliteit in de analyse te betrekken.

Dat in de Randstad sprake is van een inter-urbaan polycentrisch netwerk wordt bevestigd door de onderlinge bedrijfsrelaties die zich over de gehele Randstad uitstrekken. De vier grote steden vervullen een spilfunctie in het bedrijvennetwerk. Binnen deze centrale steden zijn de meeste relaties te vinden, terwijl deze steden ook overmatig veel relaties onderhouden met bedrijven in andere gemeenten. Maar ook tussen de vier grote steden is sprake van intensieve bedrijfsrelaties. Daarnaast is op stadsgewestelijk niveau sprake van kriskrasrelaties (Ruimtelijk Planbureau, 2005). De patronen van woon-werkrelaties en van bedrijfsrelaties (zie figuur 2.3.1) in de Randstad duiden ook niet op verschillende polycentrische netwerken in de noord- en zuidvleugel. Beide patronen bevestigen eerder dat er in de Randstad sprake is van één polycentrisch systeem: zowel op intra- als inter-urbaan niveau.

2.3.3 » Interregionale polycentriciteit

Op een nog hoger aggregatieniveau dan de polycentrische regio kan er sprake zijn van interregionale polycentriciteit. In dit kader introduceerde Gottmann in 1961 de zogenoemde megalopolis. Een zeer groot stedelijk gebied van wel 600 mijl dat werd onderbroken door uitgestrekte open ruimten. Binnen het gebied was sprake van een grote bevolkingsdichtheid en voldoende interne relaties in de vorm van wegen en mobiliteit van mensen, goederen en communicatie. Ook de zogenoemde ‘mega-city regions’ hebben een zeer grote omvang en bestaan uit een serie van 10 tot 50 steden die fysiek gescheiden zijn. In functioneel opzicht vormen deze echter een netwerk rond een of

meer grote centrale steden met een enorme economische kracht die voortkomt uit een nieuwe functionele verdeling van arbeid. De steden zijn zowel afgescheiden entiteiten waar het merendeel van de bewoners in de stad zelf werkt als deel van een grotere functioneel stedelijke regio ('Functional Urban Region' (FUR)), verbonden met dichte stromen mensen en informatie over snelwegen, rails en telecommunicatiekabels (Halbert e.a., 2006).
Volgens de VROM-raad (2004) maakt de Randstad deel uit van de Noordwest-Europese Megalopolis. Ook de Vlaamse Ruit en het Rijn-Ruhrgebied, evenals de intermediaire gebieden tussen deze drie metropolen behoren hiertoe. Binnen deze megalopolis is er volgens Lambooy (2004) in toenemende mate sprake van vervlechting, zowel in de vorm van geld- en informatietransacties als met daadwerkelijk verkeer van goederen en personen. Een duidelijke aanwijzing voor deze vervlechting is de economische opbloei langs verkeerscorridors tussen deze drie metropolen. Ook Salet en De Jong (2003) constateerden een concentratie van stedelijke activiteiten langs de internationale ontwikkelingsassen die Nederland in Europa situeren.

2.4 » Het ontstaan van nieuwe centra

Een intra-urbaan polycentrisch netwerk bestaat uit een stedelijk gebied met meerdere centra. Volgens Abdel-Rahman en Anas (2003) is de vorming van nieuwe centra een belangrijke manier voor steden om een grotere economische basis te accommoderen waardoor ze kunnen groeien. Voor een deel is een dergelijk ruimtelijk systeem opgebouwd uit kernen die historisch al een centrumfunctie hadden. Daarnaast is sprake van (de vorming van) nieuwe centra.

2.4.1 » De vorming van nieuwe centra in postsuburbia

In de afgelopen decennia is het functionele karakter van de suburbane gebieden veranderd. Fishman zag in 1987 de suburbane gebieden als een nieuw soort stad met karakteristieken die tegenovergesteld zijn aan de oorspronkelijke 'suburbs'. In het verlengde hiervan duidden Kling e.a. (1991) suburbane gebieden aan met postsuburbia. Deze kenmerken zich door een toename van het multifunctionele karakter in de vorm van werken, vrije tijd en onderwijs. Daarnaast is er sprake van een minder eenzijdige economie met steeds hoogwaardiger kennisintensieve dienstverlening. Tot slot neemt de heterogeniteit van de bevolking in de suburbane gebieden toe met een minder grote dominantie van gezinnen en een toename in de diversiteit van leefstijlen. Ook Lang (2003, 2009) stelde dat in de Verenigde Staten de suburbane gebieden niet langer te omschrijven zijn als 'bedroom communities'. Ze bevatten alle elementen van een stad maar in een nieuwe vorm: lage dichtheid, afhankelijk van de auto en verspreid.
Volgens het PBL (2010) is ook in Nederland de centrale stad niet meer zo duidelijk het brandpunt en verliest de vertrouwde tweedeling centrum-periferie aan zeggingskracht. In Nederland zou sprake zijn van een mozaïek van stedelijke milieus met verschillende kwaliteiten. Of hier slechts sprake is van spreiding van stedelijke functies in de vorm van 'urban sprawl' of dat er tevens sprake is van een clustering van stedelijke functies in nieuwe centra is volgens Davoudi (2003) sterk afhankelijk van de definiëring van nieuwe centra als economische clusters of als activiteitencentra.
Om het ontstaan van deze nieuwe centra te verklaren is het van belang om naast de theorieën rond de vorming van een centrum (paragraaf 2.1) tevens de theorievorming voor het ontstaan van meerdere centra te beschouwen. In 1970 ontwierp Lave een model waarin toenemende congestiekosten in de loop van de tijd uiteindelijk de agglomeratievoordelen van het centrum

De badplaats was de 'locational constant' voor het ontstaan van nieuw centrum Scheveningen
Bron: Auteur

eroderen, waardoor het efficiënter is om de economische activiteiten over twee locaties te verdelen. De agglomeratie-effecten van de nieuwe locatie in combinatie met de toename van de congestie in het stadscentrum versterken dit effect. In het verlengde van deze theorie toonden Helsley en Sullivan (1991) aan dat de ontwikkeling van nieuwe centra ontstaat als de economische nadelen van transport in het stadscentrum de maatschappelijke waarde van arbeid tot zo'n niveau reduceert, dat deze in het nieuwe centrum die van het stadscentrum overtreft. Henderson en Mitra (1996) stelden dat projectontwikkelaars voor de locatie van een nieuw centrum streven naar maximale opbrengsten die afhankelijk zijn van de afstand tot het centrum. Hoe dichter bij de binnenstad hoe groter de efficiency van informatie-uitwisseling, maar des te hoger de grondprijzen en pendelkosten. Anas e.a. (1997) stelden dat (nieuwe) centra een resultante zijn van middelpuntzoekende en centrifugale krachten. Veelal zijn dit externe krachten die geen onderdeel uitmaken van de markten zelf. Middelpuntzoekende krachten hebben betrekking op het faciliteren van interactie, het profiteren van de publieke omgeving, het besparen van kosten van publieke diensten, en het reduceren van onderzoeks- en transactiekosten. Centrifugale krachten bestaan uit ruimtegebrek, congestie, vervuiling en de aantrekkingskracht van andere locaties. Volgens Cladera e.a. (2009) hebben slechts weinig onderzoeken aangetoond dat de centrifugale krachten de middelpuntzoekende krachten zijn gaan domineren. Gordon en Richardson toonden dit proces in 1996 wel aan voor de situatie in Los

Angeles. Volgens Phelps (2010) is er voldoende bewijs dat nieuwe centra in belangrijke mate over agglomeratiekracht beschikken. Richardson (1977) gaf aan dat als er sprake is van de vorming van meerdere centra, het waarschijnlijker is dat er twee of meer nieuwe centra ontstaan dan één. De verklaring ligt in de locatie van het centrale zakendistrict. Afgezien van deze centrale locatie is er geen redelijk alternatief om de hele stad te voorzien van goederen of diensten. Volgens hem is vooral het model van Lösch geschikt voor de analyse van een polycentrisch netwerk omdat het voorziet in een flexibel aantal centra in iedere laag van de hiërarchie. Ondanks dat het model oorspronkelijk was bedoeld voor het verklaren van de distributie van geproduceerde goederen is het volgens hem ook geschikt voor dienstverlening. Het model van Lösch wint nog meer aan kracht als de agglomeratie-effecten van verschillende economische activiteiten erbij worden betrokken. De achtergrond hiervoor is dat verschillende economische activiteiten afwijkende vestigingseisen hebben met betrekking tot bijvoorbeeld de afhankelijkheid van de binnenstedelijke economie, ruimtebehoefte, toegang tot de arbeidsmarkt en bereikbaarheid. Dit leidt tot verschillen in de 'optimale locatie'. Anas e.a. (1997) stelden dat een nieuw centrum een bepaalde omvang nodig heeft om levensvatbaar te zijn. Hoe groter de omvang van een stad is, des te kleiner deze kritieke omvang van een nieuw centrum is. Dit houdt verband met de overbelasting van het hoofdcentrum. Als het nieuwe centrum de kritieke omvang heeft bereikt, groeit het snel verder. Bontje (2006) verklaarde de reconcentratie van bedrijven in de 'post-suburbia' voor een deel door de deconcentratie van bedrijven, winkels en vrijetijdsvoorzieningen die steeds meer op dezelfde plekken terecht zijn gekomen. Daarnaast was een deel van de bedrijvigheid minder vervuilend en onveilig waardoor deze dichter bij woongebieden gevestigd kon worden. Ook de wensen van werkgevers en werknemers waren volgens hem veranderd. Deze wilden steeds minder pure productieplekken, maar gemengde milieus met hoogwaardige voorzieningen om de hoek. De reconcentratie in suburbane gebieden betreft in feite een soortgelijk agglomeratieproces zoals zich dat indertijd ook in de historische centra heeft voorgedaan.

Volgens Richardson (1977) kan algemeen gesteld worden: hoe groter de stad, des te meer kernen. De locatie van deze nieuwe centra zou volgens hem niet zozeer bepaald worden door de onderlinge afstand, al is een zekere afstand tot elkaar wel nodig, maar door zogenoemde 'locational constants'. Dit zijn locaties die in het verleden een concentratie van bewoners of economische activiteiten hebben aangetrokken om redenen die nu niet meer relevant zijn. De locaties kunnen zowel in als buiten de oorspronkelijke stad liggen. Voorbeelden zijn: kleine steden, dorpen, een scholencomplex, een ziekenhuis, vervoersknooppunten, suburbane winkelcentra en vrijetijdsvoorzieningen. Deze locaties trekken additionele economische activiteiten en inwoners aan. Locationele beslissingen zijn onderling zo afhankelijk dat een nabijgelegen vestiging van enkele belangrijke functies voldoende is om een nieuwe kern te vormen. Dit is volgens hem moeilijk in een model te vatten. In feite kunnen de door Richardson beschreven locational constants beschouwd worden als een soort condensatiekernen die in dit geval geen water aantrekken, maar centrumstedelijke functies die zich in de loop van de tijd rond deze kernen uitkristalliseren. Deze theorie lijkt bijvoorbeeld op te gaan voor de ontwikkeling in Beijing waar de oppervlakte van het stedelijk gebied tussen 1975 en 1997 bijna 2,5 maal in omvang toenam. In deze periode ontstonden diverse nieuwe centra. Enerzijds waren dit de hoofdsteden van de omliggende regio's, anderzijds waren dit industriële locaties van staatsbedrijven. Er zijn in deze periode acht nieuwe centra ontstaan die in 1975 nauwelijks bestonden (Qi e.a., 2004). Ook Anas e.a. (1997, 1998) gaven aan dat het moeilijk is om te bepalen hoeveel nieuwe centra ontstaan. Vooral omdat

de ontwikkeling in bepaalde gevallen berust op historische fouten of onregelmatigheden in de fysieke ruimte.

De theorievorming rond het ontstaan van nieuwe centra toont aan dat er sprake is van dezelfde economische krachten als bij de vorming van historische centra. Ook hier is het ontstaan een resultante van een minimalisering van kosten en een maximalisering van opbrengsten voor economische functies. Dit resulteert in een optimaal rendement. De vorming van historische (binnen)steden werd voor een groot deel veroorzaakt doordat het potentiële rendement hier hoger was dan in de periferie. Door afname van de bereikbaarheid, ruimtegebrek, de toename van grondkosten en schaalvergroting is het relatieve voordeel van een vestiging in de binnensteden in de loop van de tijd afgenomen.

Voor een aantal economische functies resulteert de vestiging in suburbaan gebied in een hoger rendement. Dit is vooral het geval in nieuwe centra omdat hier door agglomeratievoordelen de opbrengsten, en dus het rendement, het hoogste zijn.

2.4.2 » Typen nieuwe centra

Voor de nieuwe vorm van suburbane gebieden en de hierbinnen gelegen centra bestaan vele namen en omschrijvingen. Meestal richten deze zich op dezelfde stedelijke constellaties, namelijk het in dit onderzoek gehanteerde begrip ‘nieuwe centra’. Leinberger introduceerde in 1984 de term ‘urban villages’. Hij beschreef deze als focuspunten met zakelijke activiteiten, winkels en vrije tijd omringd door een gebied met lage

Nieuw centrum Amstelveen Stadshart als secundaire binnenstad van Amsterdam
Bron: Auteur

dichtheid. Iedere urban village had volgens hem een centrum waar de gebouwen het hoogste waren, de populatie overdag het grootst was en de verkeercongestie het heftigst (Lang e.a., 2009). Fishman (1987) introduceerde de zogenaamde 'technoburb' of 'technocity'. Hiermee bedoelde hij een perifere zone met een levendige sociaal-economische eenheid. Verspreid langs de snelweg ontwikkelen deze corridors zich met winkelcentra, industrieterreinen, kantorenparken, ziekenhuizen, scholen en woningen. Deze technoburbs hebben vaak meer interactie met elkaar dan met de centrale stad. Een basisprincipe in de structuur van de technoburb is dat werken en wonen weer gerelateerd zijn, waardoor de reistijd en -afstand afneemt. Garreau (1988) introduceerde in dit kader de reeds in paragraaf 1.3 behandelde term edge city.

Een ander soort nieuwe centra betreffen de secundaire binnensteden. Lang (2003) onderscheidde deze in de Verenigde Staten, als tegenhanger van de edge cities. Volgens hem zijn secundaire binnensteden de centra van grote suburbane stadsdelen die in het begin van de twintigste eeuw een bescheiden commercieel centrum hadden ontwikkeld. Hun oorsprong ligt in het vroege autotijdperk. Deze secundaire binnensteden hebben veel karakteristieken van de binnensteden met winkels en andere commerciële functies. Zelfs zijn er goedkope woningen rondom de centra gesitueerd. Een belangrijk onderscheid met edge cities is dat de gebouwen langs de straten zijn gesitueerd en dat er geen sprake is van grote parkeervelden rond het centrum. Ook in Europa spelen deze secundaire binnensteden een belangrijke rol binnen de polycentrische netwerken.
Zo constateerde Hall (1997a) dat vooral de kleinere plattelandssteden, voornamelijk als ze in de nabijheid liggen van snelwegen of stations, een versnelde groei doormaken.

Een specifieke vorm van nieuwe centra betreft de 'airport cities'. Luchthavens hebben een kernfunctie als transportknoop, maar er is ook sprake van een plaats- of verblijfsfunctie.
De internationale luchthavens verstedelijken in hoog tempo met eetgelegenheden, hotels, casino's, bedrijvenparken, world trade centers, discotheken, supermarkten, bowlingbanen, golfterreinen en ziekenhuizen. Alleen de woonfunctie ontbreekt vaak. Een verklaring voor de verstedelijking van luchthavens is risicospreiding en een toename van het luchtvervoer, waardoor het draagvlak toeneemt voorcentrumstedelijke functies (Burghouwt, 2002).

2.4.3 » Nieuwe centra in Europa

Phelps en Parsons (2003) stelden dat de relevantie van de term edge city zeer discutabel is voor de Europese situatie. Burdock e.a. (2005) toonden echter met hun onderzoek naar nieuwe ontwikkelingen in Europese metropolitane periferieën aan dat in vrijwel alle onderzochte gebieden een soort edge cities bestaan. Ze lijken op de edge cities in de Verenigde Staten met betrekking tot hun functionele complexiteit, de omvang van de werkgelegenheid en het ontwikkelingspatroon. Ze kunnen dan ook beschouwd worden als een Europese variant van edge cities met dit verschil dat er niet meer banen dan bedden zijn en de overheid een veel sterkere rol heeft bij de ontwikkeling ervan. Ook zijn de Europese edge cities dichter bij de traditionele stadscentra gelegen en meer complementair aan het centrum dan een volwaardig alternatief. Ze zijn meer 'city edge' dan 'edge city'. Ook is de Europese variant van edge cities relatief bescheiden van omvang en minder autoafhankelijk (Bontje & Burdock, 2005).
Vooral in West-Europa is sprake van een groot aantal nieuwe centra. Voor een aanzienlijk deel zijn deze nog in ontwikkeling of recent gerealiseerd. Het karakter van de ontwikkelingen loopt sterk uiteen. Voor een deel betreft het 'green field developments' zoals Val d'Europe in Marne la Vallée bij Parijs of Torre Lombarde in Milaan, die beiden aan de rand van de stad zijn gelegen.

Torre Lombarde: een nieuw centrum in Milaan
Bron: Auteur

Maar vaak is het een ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied. Voor een deel komen deze over een lange periode incrementeel tot stand. Voorbeelden in deze zijn Deutz in Keulen en Hammersmith in Londen. Maar vaak betreft het een geplande grootschalige herontwikkeling van een verouderd deel van de stad zoals Bercy in Parijs, dat tot stand is gekomen op het terrein van een voormalige wijnopslagplaats, of München Riem dat op een voormalig vliegveld is gerealiseerd. In Hamburg is een oud haventerrein herontwikkeld tot Hafencity en in Milaan is een voormalig industrieterrein omgevormd tot Rubitano (Van der Heijde & Hoppenbrouwer, 2005b). Nieuwe centra in Europa hebben verschillende schaalniveaus. Voorbeelden van zeer grote nieuwe centra zijn La Défense in Parijs en Canary Wharf in Londen. Aan de andere kant van het spectrum bevinden zich kleine nieuwe centra zoals Brussel-Zuid en Rubitano in Milaan. Daartussen bevinden zich nieuwe centra in verschillende maatvoeringen.

2.5 » Het functioneren van polycentrische systemen en nieuwe centra

Frank Lloyd Wright voorspelde in de jaren twintig van de vorige eeuw dat een stedelijk systeem in de eerste plaats georganiseerd zal zijn rond de burgers: *'He, the citizen, is really the city. The city is going where he goes. He is learning to go where he enjoys all the city ever gave him, plus freedom, security and beauty of his birthright, the good ground'* (Wright, 1958). Fishman bevestigde

Coca Cola in Alexandrium Rotterdam
Bron: Auteur

dit in 1990 en stelde dat een stedelijk netwerk vooral is georganiseerd rond een huishouden. Het centrum is het huis en de stad is de set van bestemmingen die zijn gecreëerd door het huishouden. Volgens hem hadden de stedelijke gebieden in de Verenigde Staten geen centrum meer: een *'city à la carte'*. Musterd en Van Zelm (2001) stelden dat de consument zich in toenemende mate bewust is van hetgeen de diverse centra te bieden hebben en dus bereid is er heen te reizen. De binnensteden in Nederland zijn dan ook al lang niet meer het enige brandpunt van stedelijke activiteit (Arends e.a., 2002). Door de groei van de stad zijn er nieuwe kernen van stedelijkheid ontstaan met kantoren-, winkel- en cultuurcentra met een eigen publiek leven. Regelmatig doet de hoogste groei van de bevolking en economie zich niet in de binnensteden voor, maar in de nieuwe centra (Meijers, 2008). Door deze ontwikkeling staat volgens Van Engelsdorp Gastelaars en Hamers (2006) het functioneren van de binnensteden onder druk. Als gevolg van de deconcentratie van (commerciele) voorzieningen verliest de centrale plaatsentheorie van Christaller in belangrijke mate aan kracht. Vooral in het buitenland concurreren de centra van steden met nieuwe centra waarbij volgens Evers en Van Hoorn (2006) niet langer sprake is van hoofd- en nevencentra. In Nederland is er echter nog steeds een hiërarchie tussen de diverse winkelcentra, al vlakt deze wel steeds meer af (Evers, e.a., 2005). Dit gebeurt zowel vanaf de onderzijde, doordat consumenten bereid zijn om een grotere afstand af te leggen naar een winkelcentrum van een hogere orde, als aan de bovenzijde waar de filialisering zich doorzet naar

ABN AMRO op de Zuidas
Bron: Auteur

centra van lagere orde waardoor de gelijkenis tussen de winkelcentra toeneemt (Bolt, 1995). Fishman (1987) geloofde echter niet in de finale diffusie waarbij de centrale binnensteden hun dominantie zouden verliezen. Grote en machtige organisaties hechtten volgens hem te veel waarde aan deze centra. Naast hoofdkantoren van bedrijven en overheid trekken de binnensteden volgens hem bovendien veel gespecialiseerde diensten aan. Ook Anas e.a. (1998) en Kloosterman en Musterd (2001) stelden dat de centra van steden nog steeds belangrijk zijn, maar niet meer de enige stedelijke clusters met economische activiteiten. Ook Lang (2003) was van mening dat binnensteden een belangrijk aandeel van de dienstensector zouden behouden, vooral de informatie-intensieve functies. Zelfs als de hoofdkantoren zich naar de stadsrand verplaatsen, behouden ze vaak een kantoor in de binnenstad. Binnensteden zouden volgens hem dan ook een aanzienlijk aandeel van de gespecialiseerde werkgelegenheid van hogere orde behouden. Sorensen (2001) toonde inderdaad aan dat de werkgelegenheid in het CBD van Tokyo in de afgelopen 25 jaar sterk was gegroeid en ondanks het polycentrische karakter van de stad nog steeds het dominante centrum van werkgelegenheid was. Volgens Gaschet (2002) was er op grond van een onderzoek in de 50 grootste metropolitane gebieden in Frankrijk geen bewijs dat de ontwikkeling van nieuwe centra tot een afname leidde van de economische positie van de binnensteden. Wel deed zich in veel gevallen een specialisatie voor waarbij de binnenstad vooral die sectoren accommodeerde waarvoor deze aantrekkelijk was. Ook Riguelle e.a. (2007) toonden aan dat in Brussel en Antwerpen de werkgelegenheid geconcentreerd bleef in de binnensteden. Voor de Amsterdamse regio constateerden Musterd, Bontje en Ostendorf (2006) dat de binnenstad haar stevige economische positie had behouden.

In Nederland zijn in de afgelopen decennia aan de stadsranden van de grote steden vele hoofd- en regiokantoren van multinationals gevestigd zoals ING, ABN AMRO en Google op de Zuidas in Amsterdam, KPN op de Binckhorst in Den Haag, ASR in Rijnsweerd in Utrecht en Coca Cola in Rotterdam Alexander. Het leek er dan ook op dat de binnensteden voor de vestiging van dit soort bedrijven terrein verloren aan de suburbane gebieden. Ook met betrekking tot het winkelapparaat in de binnensteden was sprake van een afname van de diversiteit. Zo zijn in de afgelopen periode de meubel- en doe-het-zelfbranche vrijwel volledig uit de centra van steden verdwenen. Hier staat tegenover dat de positie van het kernwinkelapparaat in de binnensteden over het algemeen stevig is. Bovendien is in de afgelopen periode sprake van een hernieuwde concentratie van hoofd- en regiokantoren in de centra van grote steden. Zo hebben Facebook en NRC zich in het centrum van Amsterdam gevestigd. Dat de Nederlandse binnensteden tot op heden hun economische positie hebben kunnen behouden, laat onverlet dat ze deze in toenemende mate moeten delen met omliggende nieuwe centra (Min. VROM, 2005).

2.6 » Conclusies

In de tweede helft van de twintigste eeuw hebben veel steden in Noordwest-Europa zich door suburbanisatie van de bevolking in eerste instantie ontwikkeld tot monocentrische stadsgewesten. Vervolgens zijn door ruimtelijk-economische en maatschappelijke veranderingen polycentrische netwerken ontstaan. Deze zijn opgebouwd uit zowel historische als nieuwe centra. Bij de vorming van nieuwe centra is er sprake van dezelfde middelpuntzoekende en centrifugale krachten als bij de vorming van de

historische centra. Veelal zijn dit externe krachten die geen deel uitmaken van de markten zelf. Middelpuntzoekende krachten hebben betrekking op het faciliteren van interactie, het profiteren van de publieke omgeving, het besparen van kosten van publieke diensten, en het reduceren van onderzoeks- en transactiekosten. Centrifugale krachten bestaan uit ruimtegebrek, congestie, vervuiling en de aantrekkingskracht van andere locaties. Deze theorie van Anas e.a. (1997) lijkt een waarschijnlijke verklaring voor een toename van de vraag naar vestigingslocaties in nieuwe centra.
In het volgende hoofdstuk is een overzicht geschetst van de ruimtelijk-functionele situatie van nieuwe centra in Nederland. Hierbij is in beeld gebracht waar deze nieuwe centra zich bevinden. Daarnaast is aangegeven in welke perioden de nieuwe centra zijn ontstaan en hoe deze functioneel zijn opgebouwd. Tot slot is een indeling gemaakt van de verschillende typen nieuwe centra in Nederland.