

Reeds verschenen publicaties

Scene, een kwartet ruimtelijke scenario's voor Nederland

Ed Dammers, Hanna Lára Pálsdóttir, Frank Stroeken,
Leon Crommentuijn, Ellen Driessen, Friedel Filius
ISBN 90 5662 324 9

Energie is ruimte

Hugo Gordijn, Femke Verwest, Anton van Hoorn
ISBN 90 5662 325 9

Naar zee! Ontwerpen aan de kust

Bart Bomas, Luki Budiarto, Duzan Doepel,
Dieke van Ewijk, Jan de Graaf, Wouter van der Heijde,
Cleo Lenger, Arjan Nienhuis, Olga Trancikova
ISBN 90 5662 331 1

Landelijk wonen

Frank van Dam, Margit Jókövi,
Anton van Hoorn, Saskia Heins
ISBN 90 5662 340 0

De ruimtelijke effecten van ICT

Frank van Oort, Otto Raspe, Daniëlle Snellen
ISBN 90 5662 342 7

De ongekende ruimte verkend

Hugo Gordijn, Wim Derksen, Jan Groen,
Hanna Lára Pálsdóttir, Maarten Piek,
Nico Pieterse, Daniëlle Snellen
ISBN 90 5662 336 2

1000 dingen op een dag. Een tijdsbeeld uitgedrukt in ruimte

Maaïke Galle, Frank van Dam, Pautie Peeters, Leo Pols,
Jan Ritsema van Eck, Arno Segeren, Femke Verwest
ISBN 90 5662 372 9

Behalve de dagelijkse files. Over betrouwbaarheid van reistijd

Hans Hilbers, Jan Ritsema van Eck, Daniëlle Snellen
ISBN 90 5662 375 3

Tussenland

Eric Frijters
David Hamers
Rainer Johann
Juliane Kürschner
Han Lörzing
Kersten Nabielek
Reinout Rutte
Peter van Veelen
Marijn van der Wagt

NAi Uitgevers, Rotterdam
Ruimtelijk Planbureau, Den Haag
2004

Inhoud

7	Samenvatting
11	Inleiding Verborgen land is tussenland
12	Welkom in het verborgen land
12	Onderwerp en uitgangspunt
20	Doelstelling, onderzoeksvragen en begripsbepaling
24	<i>Intermezzo</i> : Fascinatie in beeld
37	Positionering Tussenland in context
38	Economische transformaties
44	Niet stad en land maar tussenland
50	Van masterplanner naar onderhandelingspartner
57	Besluit
59	<i>Intermezzo</i> : Bruno de Meulder en Michiel Dehaene - Ars renovandi/mutandi. Proeve van een verbeelding van de Vlaamse territoriumstad
61	Methodiek Op zoek naar tussenland
62	Onderzoeklijnen: economie, ruimte en spelers
66	Van microstudie tot regiostudie
68	Inductief en deductief
70	Bestaande benaderingen voorbij
73	<i>Intermezzo</i> : Benjamin Davy - Turbulent boundaries
75	Europa Tussenland ontdekt
76	Regionale gebiedsanalyse
79	Polen: Opper-Silezië
107	Denemarken-Zweden: Øresund
131	Italië: Arnovallei
153	<i>Intermezzo</i> : Bolesław Domański - Upper Silesia in the post-socialist economy of Poland
155	Nederland Tussenland verkend
156	Regionale vergelijking
163	Limburg: de Mijnstreek
193	Holland: de Haarlemmermeer
221	Brabant: de Langstraat
255	<i>Intermezzo</i> : Hans van der Cammen - De lagen van tussenland

257	Conclusie Tussenland staat op de kaart
258	Tussenland bestaat
259	Een vergelijkende gebiedsanalyse
266	Omstandigheden en voorwaarden voor tussenland
278	Eigenschappen van tussenland
280	Potenties van tussenland
287	Nawoord
291	Summary
295	Interviews en veldonderzoek
296	Literatuur
302	Over de auteurs
303	Verantwoording afbeeldingen

Samenvatting

Op veel plaatsen in Nederland liggen onbestemde gebieden, met een combinatie van woningen en bedrijfspanden, klein- en grootschalige bedrijvigheid, oud en nieuw gebruik. Vaak zijn zij te vinden op knooppunten van infrastructuur. Iedereen kent dit soort plekken en toch lijken zij in de ruimtelijke plannen nauwelijks voor te komen. Zij zijn ook niet te beschrijven in termen van de traditionele begrippen 'stad' en 'land'. Aanleiding voor het Ruimtelijk Planbureau om zich in dit fenomeen, tussenland, te verdiepen: Hoe is het te herkennen? Waar en onder welke omstandigheden ontwikkelt het zich? Welke eigenschappen heeft het? En welke van deze eigenschappen maken dat tussenland potentie heeft?

In dit onderzoek wordt een antwoord gezocht op deze vragen. Dit is gedaan door zowel inductief als deductief te werken, door veldwerk, literatuuronderzoek, kaartanalyse en statistische gegevens met elkaar te combineren. Het bronnenonderzoek en terreinbezoek is uitgevoerd op zes locaties in buiten- en binnenland: de mijnstreek van Opper-Silezië, de havens bij Kopenhagen, de Arnovallei in Italië, de Limburgse mijnstreek, de Haarlemmermeer en de Brabantse Langstraat.

Soorten tussenland

Er bestaan verschillende soorten tussenland. Dit hangt samen met (veranderingen in) de economische en ruimtelijke structuur van een gebied, de druk op de ruimte en de rol van verschillende spelers in de ruimtelijke ordening. Zo kan tussenland liggen op verspreide plekken, in de marges van grootschalige terreinen, of in en tussen lange linten. Tussenland kan een tijdelijk verschijnsel zijn, variërend van één seizoen tot een paar jaar, maar het kan zich ook langdurig manifesteren. Tot slot kan tussenland een marginale betekenis hebben maar ook een factor van belang zijn in de regionale economie.

Voorwaarden voor ontstaan

Hoewel veel plekken in verstedelijkende gebieden de potentie lijken te hebben zich tot tussenland te ontwikkelen, duikt dit tussenland slechts onder bepaalde omstandigheden op:

- *economische transformatie*. Plekken of gebieden kunnen hierdoor een functieverandering ondergaan, die al dan niet gepaard gaat met aanpassingen in de ruimtelijke inrichting. Uiteenlopende belanghebbenden grijpen dan de kans om zelf de ruimte in te vullen. Zij ontwikkelen activiteiten die tot tussenland kunnen leiden.
- *infrastructuur*. Tussenland kan ontstaan langs verbindingen die perifeer zijn komen te liggen als gevolg van infrastructurele veranderingen verderop. Het ontstaat echter ook in de nabijheid van nieuwe knooppunten en in gebieden die worden ontsloten door parallelle structuren die ruimte bieden aan verkeer van verschillende snelheden. De snelle structuur dient voor het vervoer en de minder snelle, vaak oudere verbinding voor

de bedrijvigheid. Deze is dikwijls te vinden tussen, naast en achter oudere en nieuwere bebouwing in linten en buurtschappen.

- *complexe eigendomsverhoudingen*. Afwezigheid, onzichtbaarheid of onverschilligheid van een eigenaar, maar ook rationeel economisch gedrag leiden tot gebruik van de grond door derden. Soms gebeurt dit zelfs zonder medeweten en medewerking van de eigenaar, maar veel vaker gebeurt het in onderling overleg.
- *bestaande structuren en nieuwe ruimte*. Tussenland voegt zich naar bestaande structuren, en kenmerkt zich door een geleidelijke groei. Nieuwe elementen worden ingepast in bestaande lokale en regionale structuren. De dynamiek van onderhandelingen tussen eigenaars en gebruikers helpt betrokkenen zogenaamde lastige plekken voor nieuwe doeleinden in te richten. Zo creëert tussenland nieuwe ruimte op bestaande plekken en binnen bestaande regelgeving.

Eigenschappen

Uit de gebiedsvergelijking komt ook een aantal eigenschappen van tussenland naar voren:

- Tussenland is niet mooi of lelijk. Het is er gewoon. Het maakt integraal onderdeel uit van de dagelijkse levens van uiteenlopende betrokkenen.
- Tussenland is formeel onzichtbaar. Op kaarten en in bestemmingsplannen is het namelijk niet aangeduid. Tussenland ontbreekt dus nog als categorie. Toch is het een ruimtelijk verschijnsel dat de aanblik van verstedelijkende landschappen verandert.
- Tussenland is een veranderlijk maar blijvend verschijnsel. Door zijn dynamische karakter en door beslissingen vanuit de ruimtelijke ordening, vertoont tussenland in de tijd de neiging zich te verplaatsen. Toch is het een blijvend onderdeel van de inrichting van Nederland.
- Tussenland wordt gekenmerkt door zelforganisatie. Het ontstaat niet door grootschalige masterplanning maar juist in gebieden waar de overheid de andere kant op kijkt of zich geen raad weet, en op plekken waarop projectontwikkelaars door complexe eigendomsverhoudingen moeilijk grip krijgen. Spelers sluiten wisselende coalities, voor kortere of langere tijd.
- Tussenland kent veel economische activiteit. Door een combinatie van goede bereikbaarheid, lage grondprijzen en regelgeving die gaten vertoont, biedt tussenland onderdak aan verschillende soorten bedrijvigheid. Soms zijn dat laagwaardige activiteiten, soms ook grootschalige, maar het is vooral het midden- en kleinbedrijf dat domineert.
- Tussenland is gemengd en flexibel. Naast een mengeling van oud en nieuw is de combinatie van wonen, werken en recreëren kenmerkend. Tussenland is dus niet monofunctioneel en het levert geen homogeen eindbeeld op. Tussenland vertoont diversiteit in beeld, gebruikers en programma.

Potenties

Tussenland is op te vatten als een informele structuur die parallel aan formele ruimtelijke ingrepen ontstaat. Daarom moet het niet langer worden beschouwd als ongewenst bijverschijnsel of neveneffect, maar juist als onlosmakelijk onderdeel dat in veel statisch ingerichte gebieden dynamiek toelaat.

Tussenland is ook duurzaam en veerkrachtig. Doordat het niet monofunctioneel is, hoeft bij verandering van functies de oude situatie niet in zijn geheel te wijken voor de nieuwe, maar kunnen nieuwe programma's in de oude worden geïntegreerd.

Tussenland laat bovendien de mogelijkheden zien van zelforganisatie. Zonder ruimtelijke planning ontstaat ruimte voor inrichting en invulling op eigen initiatief, van bewoners en gebruikers, van kleine en middelgrote bedrijven. Spelersconstellaties kunnen gemakkelijk van samenstelling veranderen. Dat maakt het gemakkelijker om in te spelen op tijdelijke omstandigheden.

Tussenland biedt een andere kijk op de ruimtelijke ordening

Het overheidsbeleid is er in Nederland niet vaak op gericht ogenschijnlijk ongereguleerde, al dan niet tijdelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Verschijnselen die zich aan planning onttrekken, worden zelden gewaardeerd. Tussenland wordt vaak afgedaan als onbelangrijk en ongewenst. Uit dit onderzoek blijkt echter dat het gaat om een verschijnsel met grote ruimtelijke en economische consequenties. Soms blijkt er voldoende speelruimte te zijn, waarbij tussenland zich niet dankzij maar ondanks de planologische regelgeving ontwikkelt. We kunnen daarvan leren. Door tussenland te analyseren, krijgen we inzicht in wat er allemaal *wel* goed gaat als regels gaten vertonen en met regels inventief wordt omgegaan. Door ad-hocoplossingen te bestuderen, raken we op de hoogte van lokale wensen en behoeften. En door verhoudingen tussen spelers te bekijken, krijgen we zicht op de manier waarop niet alleen de overheid maar ook anderen de ruimte ordenen.

Angst voor tussenland is dus niet nodig. Stimuleren van tussenland echter ook niet. Dat laatste zou niet passen bij het verschijnsel. Wil de ruimtelijke ordening profiteren van wat tussenland te bieden heeft, dan dient ze het bestaan ervan te erkennen en er in het bestaande systeem ruimte voor te maken. Daarvoor dient het te worden beschouwd als een ruimtelijk verschijnsel dat zich onderscheidt van stad en van land. Dit boek is dan ook vooral een pleidooi voor een nieuwe ruimtelijke categorie.

Inleiding **Verborgen land is tussenland**

Welkom in het verborgen land

12 Wie in noordelijke richting over de N265 Eindhoven verlaat, laat de drukke Kennedylaan, de nieuwbouwwijk Heesterakker en het sportpark achter zich en begeeft zich op weg naar Son, een dorp zo'n twee kilometer verderop, aan de overkant van het Wilhelminakanaal. Tussen de stad en het dorp liggen plekken met uiteenlopende bestemmingen. De oost- en westkant van de Eindhovense weg (N265) hebben een verschillend karakter. De oostzijde is landelijk, met agrarische grond, de boerderijen van het gehucht Bokt en verderop het riviertje de Dommel. Aan de westzijde ligt bedrijventerrein Esp en even verderop het veel grotere Ekkersrijt, met vestigingen van onder meer meubelgigant Ikea en Burger King, en grenzend aan het kanaal een grote betonfabriek (afb. *Son en omgeving*).

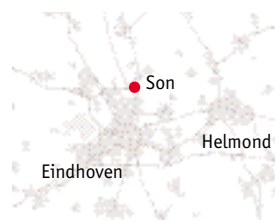
Tot ongeveer halverwege de rit naar Son, lijkt de N265 te fungeren als grens voor deze dynamiek. Bedrijventerrein Esp is in zijn geheel nieuw aangelegd aan de westkant. Van het snelverkeer van Eindhoven naar Tilburg (via de A58), Den Bosch (A2) en Nijmegen (de nieuwe A50) merken Bokt en omgeving niets. Tot zover niets aan de hand. Oké, bedrijventerrein Esp grenst aan een landelijk weggetje langs een paardenwei, en Bokt wordt ontsierd door hoogspanningsdraden en een transformatorhuisje met 'stedelijke' graffiti, maar verder lijken uitbreidingswijken, kantoren en fabrieken keurig gescheiden van het boerenland en de kronkelende Dommel.

Wie echter over de N265 verder rijdt in de richting van Son komt een zone binnen die zich minder eenvoudig laat omschrijven in termen als 'stedelijk' en 'landelijk'. Ingeklemd tussen stad en kanaal, tussen knooppunten van rijkswegen, bedrijventerreinen, industrie, akkerbouw, weilanden en kleine bosjes strekt zich langs deze oude verbindingsweg een lint uit met een heel diverse samenstelling. Er wordt gewoond en gewerkt, geproduceerd en verkocht. Langs de weg en zijn ventwegen, tussen en achter de woningen, in winkels, loodsen en hallen kan men terecht voor tuinplanten, houten schommels, stalen kunstwerken, mobieltjes, gordijnen, tapijt en een Italiaans diner. Met de auto kan men langs de vakgarage, het autobedrijf en de chiquere Audidealer en op drie plaatsen kan al dan niet voordelig worden getankt. Men kan er dingen laten smeden en lassen, op vrijdag en zaterdag kunnen via de achterom eiken meubelen worden gekocht en in een oude boerderij kan men interieurprojecten laten uitvoeren. De kinderen vermaken zich met de geitjes.

Onderwerp en uitgangspunt

Verborgen land staat niet op de kaart

De hierboven beschreven situatie is op veel plaatsen in Nederland te vinden. Iedereen kent wel een gebied in zijn omgeving dat erop lijkt. Het intrigeert velen. Er wordt veel over gesproken, maar zelden in positieve zin. Sommigen kijken op weg naar hun werk altijd even gefascineerd uit het raam. Er lijkt niets te veranderen, en toch is het nooit helemaal hetzelfde. Anderen storen zich aan de rotzooi die zij om zich heen zien als ze de hond uitlaten. Het is



^ Son en omgeving 1:25.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst

telkens weer afwachten waarmee het beest zal aankomen. Weer anderen laten het liever links liggen, omdat zij zich er niet helemaal op hun gemak voelen. Er lijkt van alles te gebeuren, maar wat precies? Liever maar niet naar vragen.

14

Plekken en gebieden als deze zijn lastig of helemaal niet op de kaart te vinden. Dat geldt niet alleen voor de *Falkplan* van de toerist, maar evenzeer voor de *GIS*-kaart van de professional, het *GPS*-systeem in de auto (foto p. 15 boven), het bestemmingsplan van de gemeente en het provinciale streekplan. In die zin kunnen we, voorlopig, spreken van verborgen land. Op de kaart zien we bijvoorbeeld de bebouwing eindigen, maar we weten uit ervaring dat het gesuggereerde open weiland of akkerland niet bestaat. En waar we op grond van de kaart woningen moeten vermoeden, weten we een transportbedrijf te zitten, kennen we adressen waar we de auto kunnen laten repareren, de caravan kunnen stallen en de computer kunnen laten nakijken. Planners, ontwerpers, bestuurders en politici hebben vaak geen zicht op wat zich hier afspeelt. Ze negeren de ontstaanscondities van dit 'verborgen' land, hebben onvoldoende oog voor wie er actief is en keren de processen die zich er voltrekken de rug toe. Daarmee raakt een belangrijke ruimtelijke ontwikkeling uit beeld, laten we kansen liggen en blijft potentie onbenut.

Hoewel ze op de kaart niet eenvoudig zijn aan te wijzen, maken dit soort plekken wel degelijk deel uit van *mental maps*: kaarten in ons hoofd, die we gebruiken om de omgeving te begrijpen en ons daarin te oriënteren. Zo'n kaart ziet er voor iedereen anders uit, zeker als het gaat om verborgen land. De een haalt zich een grijze, nauwelijks afgebakende plek voor de geest, bij een ander is het door afschuw ingekleurd, en voor weer een ander is het een plaats waar je heen kunt voor dingen en diensten die elders zijn uitgebannen.

Afstand nemen van bekende benaderingen

Het is lastig om greep te krijgen op dit soort plekken en gebieden. Van verborgen land bestaat geen eenduidige typering. Onverschilligheid, fascinatie, afschuw – naast feiten spelen duidelijk ook waardeoordelen en emoties een rol van betekenis. In verschillende combinaties komen ze bijeen in uiteenlopende beschrijvingen en waarderingen. Een aantal daarvan voert in discussies over ruimtelijke ontwikkelingen en ruimtelijke ordening de boventoon. In dit boek zullen we afstand nemen van deze benaderingen.

Vrijplaatsen en broedplaatsen

Ten eerste is er de opvatting van verborgen land als vrijplaats en broedplaats (foto p. 17 boven). Veelal gaat het om terreinen die in onbruik zijn geraakt en wachten op een nieuwe bestemming. Soms liggen deze binnen de stad, maar vaker aan de randen ervan – denk aan voormalige industrieterreinen, spoorwegemplacementen en scheepswerven (foto p. 15 onder). De eigenaar is met zijn activiteiten gestopt of heeft deze verplaatst, maar is nog niet toegekomen aan een nieuwe invulling en inrichting. Of de grond is verkocht aan een projectontwikkelaar die nog bezig is met een plan, of om wat voor reden ook wacht met de uitvoering van zijn plannen. In de tussentijd kan zo'n plek fungeren als vrijplaats of broedplaats. Tussen deze twee bestaat een verschil. Een vrijplaats wordt in de regel door gebruikers zelf uitgeroepen. Zij claimen de plek voor hun eigen doeleinden, met of zonder toestemming van de



15

eigenaar. Vrijgevochten geesten willen zich er terugtrekken uit de maatschappij, activisten willen daartegen de strijd aanbinden of kunstenaars willen er met artistieke middelen op die maatschappij reflecteren. Een van de bekendste voorbeelden is AVL Ville van kunstenaar Joep van Lieshout. Hij combineert alledrie de doeleinden, in het oude havengebied van Rotterdam.

Broedplaatsen hebben veel nadrukkelijker een institutioneel kader. Vaak wijst de gemeente een plek als broedplaats aan, inclusief subsidies en de bijbehorende richtlijnen. Zo ontstaat voor kunstenaars een kunstmatige luwte waarin zij worden geacht zich te ontwikkelen. In andere gevallen is het streven de kunst buiten haar eigen domein te laten treden, contact te laten zoeken met bijvoorbeeld wetenschap en bedrijfsleven. Zo'n plan lanceerde bijvoorbeeld de voorzitter van het College van Bestuur van de Universiteit van Amsterdam, Sybold Noorda. Het voormalige Storkterrein op het eiland Oostenburg in Amsterdam moest worden omgetoverd tot een beschermde enclave waarbinnen verschillende disciplines met elkaar in contact zouden moeten treden om vernieuwing een kans te geven. Noorda sprak van een 'broeiness' (Terreehorst 2002: 111).

Al langer wordt smalend geschreven over broedplaatsen. In F.B. Hotz' verhaal *Dood Weermiddel* krijgt een oud fort een nieuwe functie. 'Het werk zou (...) een "andere bestemming" krijgen', aldus het hoofdpersonage. 'Een broedplaats geloof ik. Iets voor champignonkwekers of vogelliefhebbers' (Hotz 1984: 30). De laatste tijd is er vooral kritiek op broedplaatsenbeleid. De kunstenaar zou worden doodgeknuffeld, zijn creativiteit gesmoord.

Nostalgie

Met dit onderzoek nemen we ook afstand van de visie waarin niet de kunstenaar centraal staat, maar het landschap: het verdwijnende traditionele cultuurlandschap. De blik daarop is een nostalgische. Men verlangt terug naar de tijd dat de videohal nog het plaatselijke sigarenwinkeltje was, zoals in de roman *Een leeg landschap* (1988) van Willem van Toorn. Een tijd waarin het broederhuis nog geen sportschool was met een bord 'Boksen, kickboksen, karate' aan de gevel (Van Toorn 1988: 141). In deze benadering klinkt in boomgaarden het dreigende geluid van de motorzaag en wordt de uitbreiding van nieuwbouwwijken aangeduid als 'wildgroei' (Van Toorn 1988: 67, 160).

In Geert Maks *Het ontsnapte land* is het 'een roodbruine bouwgraf' die door 'het groene land' rolt (Mak 1998: 22). De verteller betreurt de gevolgen daarvan. Was vroeger nog sprake van 'een heldere grens tussen stad en land', vandaag de dag is 'in plaats van het klassieke en vruchtbare spanningsveld tussen stad en platteland (...) een soort vage tussenvorm ontstaan' (Mak 1998: 11, 29). Tot ongenoegen van de verteller gebeurt daarin van alles. 'Het was een landschap vol rommel dat ik doorkruiste, zover het oog reikte, met betonnen fabriekshallen, met containers vol blik, oude tuinstoelen en ander ijzerafval, met onduidelijke stellages en opslagplaatsen, met woekeringen die de Nederlanders enkel willen zien in België of Italië, maar die in werkelijkheid in hun eigen landschap even welig tierden' (Mak 1998: 50) (foto p. 17 onder). Voor tussenvormen en de activiteiten waaraan zij ruimte bieden, is in deze nostalgische hang naar open landelijk gebied en een duidelijk afgebakende stad geen plaats.



De esthetische blik

De afkeer waarvan termen als 'rommel', 'woekeringen' en 'onduidelijkheid' blijk geven, hangt nauw samen met een esthetische blik op het landschap. In deze derde en laatste bekende benadering van verborgen land functioneert het verdwijnende cultuurlandschap voornamelijk als wandelgebied en werkterrein van kleine boeren. Opvallend is dat het referentiepunt niet alleen het feitelijke oude Nederlandse landschap is, maar zeker ook het landschap zoals verbeeld in het werk van onder anderen Jac. P. Thijsse en Nescio. Daarin zijn Gamma-hallen en kassen vol huurauto's tussen weilanden en snelwegen wezensvreemde elementen. Dat deze voorzien in lokale en regionale behoeften is in deze visie minder belangrijk dan dat ze het beeld van het open land buiten de stad schaden.

Prominent vertegenwoordiger van deze benadering is socioloog en publicist Herman Vuijsje. In *Schuifgroen* (2003) wandelt hij langs de grens van Amsterdam en becommentarieert hij wat hij onderweg tegenkomt. Commentaar heeft Vuijsje vooral op de transformatie van wat hij aanduidt als een overgangszone tussen stad en land. Daar botsen vele belangen, terwijl verantwoordelijkheden minder helder zijn geregeld dan in de stad en het buitengebied. Vuijsje vreest de gevolgen hiervan en uit zijn angst in tot de verbeelding sprekende tirades. Zijn beschrijving van het gebied tussen Zunderdorp en Broek in Waterland is hiervan een voorbeeld:

We zien halve ruïnes met grote hopen verpieterd hooi. Vieze ouwe caravans, doorgeroeste *snackcars*, stapels autobanden, verroeste vrachtkarretjes in de wei. Het lijkt wel een themapark, een educatieve speurtocht naar alle manieren waarop je het platteland kunt versjteren: verpaarding, verrommeling, verwrakking, verzaking van toezicht. IJzeren hekken, slordig aaneengehangen, verspreide vullis, genoeg landbouwplastic. Afgewisseld met robuuste fourwheeldrive landrovers en een complete betonnen eendenfamilie in de schaduw van een stel rustieke bronzen lantaarnpalen uit de Middeleeuwen. (Vuijsje 2003: 36-37)

Er voltrekt zich volgens Vuijsje niet zomaar een verandering. Er komen grenzen in zicht. De duidelijk herkenbare groene grens, de strakke rand tussen stedelijk gebied en omringend groen, wordt acuut bedreigd (Vuijsje 2003: 10, 193). Dit proces voltrekt zich sluipend. Het overschrijden van de groene grens 'gebeurt vaak steels en ongepland'. Het is door 'niemand beoogd'. Niet het masterplan, maar talloze 'kleine besluiten' zetten ontwikkelingen in gang waarop niemand greep lijkt te hebben (ibid.: 15, 136, 196). Het resultaat is dat bekend gebied vreemd terrein wordt. Dat is de basisgedachte die aan Vuijsjes doemscenario ten grondslag ligt. 'Bekend' staat daarin voor traditioneel en overzichtelijk. 'Vreemd' is letterlijk wat in deze orde niet thuis hoort: 'uitheemse voortbrengselen als struisvogels (...) en lama's', 'een paardenbak à la Bonanza' en 'de Country Cantina'. Ze zouden bewijzen dat er sprake is van 'het wilde westen' en 'Belgische planologie' (ibid.: 29, 86, 90, 135). Daarvoor is in nostalgisch Nederland geen plaats. Het land van 'Dik Trom' wordt aangetaast door 'non-descripte bouwseltjes', 'de uiterlijke aanblik' is 'van nul en generlei waarde' (ibid.: 29, 100, 103).

Deze esthetisch-behoudende blik kan maar één conclusie opleveren: er is sprake van 'verontreiniging van de openbare aanblik' (ibid.: 136). In Vuijsjes wereld wordt met de groene grens de grens van het betamelijke overschreden. Het ontoelaatbare wordt belichaamd door bekende schurken: ongeschoren types met tatoeages, kale mannen met paardenstaarten en pitbulls. Deze voorstelling van zaken is effectief. De mannen met honden boezemen angst in, gebouwen die niet netjes aan de rooilijn staan, worden gemakkelijk als rotzooi bestempeld, en de indruk ontstaat dat hier geen andere activiteiten plaatshebben dan gerommel in de marge. Toch spelen die mannen en hun honden slechts een marginale rol, kunnen die goedkope gebouwen wel eens een efficiënte behuizing vormen, en maakt het gerommel slechts een klein deel uit van de behoeften waarin gebieden als deze voorzien.

Verborgene land is tussenland

Verborgene land is veel meer dan een woekerzone waar kunstenaars hun gang kunnen gaan, biernagnaten worden vastgehouden, autoslopers hun wagens demonteren en boeren plaatsmaken voor Gamma's. Het fenomeen staat volop in de belangstelling. In die zin is verborgene land helemaal niet verborgene. Het maakt vele tongen los, niet alleen in vakbladen van planners, vormgevers en bestuurders, maar ook in kranten en tijdschriften (zie bijvoorbeeld Van Keken 2003; Somers 2003). Er lijkt sprake van een belangrijke ruimtelijke ontwikkeling waarover opvattingen bestaan die het terrein van de ruimtelijke ordening te buiten gaan. Ze lijken uitingen van zowel bestuurlijke onrust, economische onzekerheid als de huidige maatschappelijke onvrede.

Het gaat om gebieden tussen stad en land, vaak in transitie, in een fase tussen oude en nieuwe bestemmingen, gebieden waarin niet de masterplanner de dienst uitmaakt, maar eerder afspraken tussen bewoners en gebruikers onderling de overhand lijken te hebben. Verborgene land blijkt tussenland, een verschijnsel dat nieuwe eisen stelt aan bestaande perspectieven, posities en instrumenten. Om dit fenomeen – zowel de actuele ruimtelijke ontwikkelingen zelf als de verhitte debatten daarover – te begrijpen en de discussie te verdiepen en een nieuwe richting te geven, putten we in dit onderzoek uit diverse tradities. Met behulp van methoden en instrumenten uit onder meer planologie, stedenbouwkunde, (landschaps)architectuur, (historische) geografie, cultuurfilosofie en economie houden we bestaande denkbeelden en analysemethoden tegen het licht. Vervolgens dragen we daarvoor alternatieven aan. Dit doen we niet alleen op basis van literatuurstudie en analyse van kaartmateriaal, maar hiertoe tekenen we ook nieuwe kaarten en doen we bovenal veldonderzoek.

Dat betekent uiteraard niet dat we bestaande opvattingen zonder meer naar de prullenbak verwijzen. Dat we in dit boek bijvoorbeeld afstand nemen van Vuijsjes nostalgische esthetiek, betekent niet dat hij geen belangrijke ontwikkelingen signaleert en actuele thema's aansnijdt. Hij erkent dat het feitelijke landschap er anders uitziet dan de keurige lijnen en vlakken op de kaart suggereren. Bovendien bestudeert hij niet alleen de morfologie in het veld, maar signaleert hij ook problemen in het bestuurlijke landschap, met name op regionale schaal. Zo verwijt hij de bestuurlijke organisatie te zijn opgebouwd volgens principes uit de tijd dat Amsterdam 's avonds de stads-

poorten nog sloot. Observaties als deze zijn waardevol, omdat ze helpen ontwikkelingen en problemen te benoemen. Tegelijk schieten ze echter tekort, omdat ze deel uitmaken van een eenzijdig, defensief betoog. Daarin kan tussenland slechts een probleem en bedreiging zijn, terwijl het ook kansen biedt en potentie heeft. Om die kansen en potentie draait dit boek.

Doelstelling, onderzoeksvragen en begripsbepaling

Doelstelling

De doelstelling is driedelig. Allereerst moeten we constateren dat tussenland bestaat, als een ruimtelijk fenomeen dat van zowel stad als land dient te worden onderscheiden. Ten tweede willen we inzicht verwerven in de kenmerken en werking van tussenland. Waaruit is het opgebouwd, hoe functioneert het? Tot slot gaan we op zoek naar de potentie van tussenland. Welke mogelijkheden biedt het? Kunnen we ervan leren?

Onderzoeksvragen

De volgende vragen staan in dit boek centraal:

Hoe is tussenland te herkennen?

Waar en onder welke omstandigheden en voorwaarden ontstaat het en ontwikkelt het zich?

Welke eigenschappen karakteriseren tussenland?

Welke van deze eigenschappen maken dat tussenland potentie heeft en bieden kansen voor uiteenlopende betrokkenen?

Met de eerste vraag kunnen we al in deze inleiding uit de voeten. Het antwoord geeft aan om wat voor soort gebieden het in dit boek draait. De andere drie vragen zullen het betoog in de volgende hoofdstukken structureren. Voor de antwoorden op deze vragen zijn uitgebreide gebiedsanalyses noodzakelijk.

Begripsbepaling

De beschrijving van de zone tussen Eindhoven en Son aan het begin van deze inleiding zal velen bekend voorkomen. Ze past bij gebieden die in de buurt van elke grotere stad in Nederland te vinden zijn. Dat wil niet zeggen dat ze zich eenvoudig laten vatten in een definitie. Wie spreekt van 'de stad' Eindhoven, 'het dorp' Son, 'nieuwbuurwijk' Heesterakker, 'bedrijventerrein' Ekkersrijt of de 'landelijke' Dommel, hoeft over de gebruikte termen niet of nauwelijks uit te weiden en kan daarnaast verwijzen naar kleuren op de kaart. Toch blijkt het lastig zelfs van deze bekende ruimtelijke verschijningsvormen sluitende definities te geven. Verschillende disciplines hanteren uiteenlopende definities, deze blijken aan verandering onderhevig en bovendien blijken telkens weer zaken te ontglippen. Dat geldt nog sterker voor het gebied dat zich tussen stad en land ontwikkelt. Traditionele termen ontbreken en ook de legenda biedt geen uitkomst.

Een bestaand kader ontbreekt. Wel worden er in wetenschappelijke en ontwerpstudies en ook in essayistische teksten nieuwe termen gemunt om lastig te typeren zones aan te duiden. Denk aan 'restruimte', 'terrain vague', 'nergensland', 'niemandland' en 'onland'.¹ Deze begrippen hebben op zijn minst drie nadelen. Ten eerste stellen ze de betreffende gebieden voor als

1. Andere termen hebben nadrukkelijker een normatief karakter. Vuijsje drukt zijn afkeer bijvoorbeeld uit met 'smeerkees-corridor' en 'Jacobse en Van Esterrein' (Vuijsje 2003: 37, 88). Schrijver en journalist Louis Stiller drukt zich veel positiever uit. In Stillers omgang maakt hij een wandeling rond Amsterdam die overeenkomsten vertoont met die van Vuijsje, maar door Stillers veel positievere kijk op de stadsrand bevindt hij zich in een totaal ander landschap. Hij geniet van 'de stad zonder plastic laagje' en bekijkt verwonderd 'de stad met de broek naar beneden' (Stiller 2004).



Van de plek bestaan geen accurate kaarten en zeker geen toeristische kaarten, of de plek valt juist van de kaart af.



Je loopt gemakkelijk overal dwars doorheen, gebruikt niet de gebaande paden.



Tussen, naast, in en op (vaak verdwenen) oud gebruik ontpoppen zich nieuwe activiteiten.



Er staan vaak 'dixie-toiletten' en containers.



Ander gebruik dan oorspronkelijk bedoeld.



Er liggen oude sporen en wegen.



Inventief gebruik van braakliggende grond.



Wegen lopen vaak dood.



Er schiet ruimte over.



Er liggen buizen, stenen, hopen zand en dergelijke, maar daarmee lijkt, tijdelijk of voor langere duur, niet te worden gebouwd.



Wat voor- en achterkant is van gebouwen en kavels, is onduidelijk.



Je wordt er niet zelden weggestuurd, ofwel meteen, ofwel na een tijdje rondkijken en fotograferen.



Adressen ontbreken of zijn onduidelijk.



Mannen kunnen er gemakkelijk plassen, vrouwen juist niet.



Activiteiten die je niet met elkaar associeert, zijn naast elkaar te vinden.



Je ziet er vaak 4 x 4-wagens.



Je kunt erin, maar of dat mag is onduidelijk. De 'privé-openbaar-fuik': aan één kant kun je er in, aan de andere kant niet eruit.



Er is vaak een bedrijventerrein, hoogwaardig kantorenpark, congrescentrum, culturele instelling of pretpark gepland, al is daarvan vooralsnog niets te zien.

tweederangs terrein, als dat wat overblijft nadat stad en land netjes zijn ingevuld en ingekaderd. Dat is historisch onjuist. Met de ontwikkeling van stad en land heeft altijd een ontwikkeling plaatsgehad van land daartussenin. In bijvoorbeeld de zeventiende eeuw lagen er aan de randen van steden, buiten de vestingwerken, gebieden met allerhande bebouwing en economische activiteiten zoals horeca, blekerijen en scheepswerven (Harten 1989; Schmal 1985; Schuur 2003). Een tweede nadeel is dat deze termen debatten eerder afkappen dan initiëren. Zelden vormt een begrip als 'onland' het startpunt van analyse. Kwesties als hoe we dat 'onland' beter zouden kunnen benutten in een dichtbevolkt land als het onze, zitten daarmee onnodig snel op dood spoor. Nemen we dit soort termen wel als startpunt, dan blijken ze, tot slot, helemaal niet geschikt om de betreffende gebieden aan te duiden. Het land ligt uiteraard *wel* ergens, ook al is het op de kaart niet te vinden. Het is niet zomaar een rest, maar wordt vaak intensief benut. En bij navraag blijkt het wel degelijk van iemand te zijn, ook al is de gebruiker misschien niet de eigenaar. Kortom, niet het terrein is vaag, maar de gebruikte terminologie.

Dat we niet kunnen terugvallen op bestaande begrippen en dat voor een nieuwe, genuanceerde omschrijving gedegen gebiedsanalysen noodzakelijk zijn, betekent niet dat we met lege handen staan. We kennen plekken als die tussen Eindhoven en Son uit ervaring. We weten waar we ze ongeveer kunnen verwachten, wat we er zoal aantreffen en hoe het er uit kan zien. Op basis hiervan komen we tot een voorlopige omschrijving van het door ons geïntroduceerde begrip 'tussenland', die helpt het onderwerp van dit onderzoek af te bakenen:

Tussenland ligt tussen stad en land, heeft van allebei kenmerken, maar is tot geen van beide te herleiden. Het ligt in gebieden die een (economische) transformatie ondergaan en wekt eerder de indruk te zijn gegroeid dan gepland. Tussenland lijkt zich ondanks de Nederlandse planningstraditie en het bijbehorende ordeningsapparaat te kunnen ontwikkelen en onttrekt zich aan gangbare ideeën over ruimtelijke inrichting.

Deze voorlopige omschrijving kan worden aangevuld met een opsomming van elementen die tijdens een eerste bezoek aan tussenland opvallen. Tijdens oriënterend veldonderzoek hebben we een lijst indicatoren samengesteld (zie p. 21). Hoewel ze vrijwel nergens allemaal tegelijk zijn te vinden, geven deze indicatoren in wisselende samenstelling een indruk van tussenland.

Deze indicatoren zijn op te vatten als de lokale fysieke, ruimtelijke resultaten van achterliggende processen. Sommige liggen voor de hand, andere zijn onconventioneel. Samen hielpen ze ons in de eerste fase van deze studie tussenland te herkennen. Bovendien gaven ze richting aan gedetailleerder vervolgonderzoek, zowel wat betreft morfologie als de ontwikkelingen waarvan deze een uitdrukking is.

Opzet boek

In dit boek worden de resultaten van dat onderzoek als volgt gepresenteerd. Zoals gezegd, staan de vragen naar de ontstaansvoorwaarden, eigenschappen en potentie van tussenland centraal. Om deze te kunnen beantwoorden, wordt

in het hoofdstuk 'Positionering. Tussenland in context' aandacht besteed aan actuele ontwikkelingen en debatten, nodig om deze studie te positioneren. Het volgende hoofdstuk zet de gevolgde onderzoeksmethode uiteen, waarmee zes gebieden worden geanalyseerd: in het buitenland (hoofdstuk 'Europa. Tussenland ontdekt') respectievelijk het Poolse Opper-Silezië, de Deens-Zweedse Øresundregio en de Italiaanse Arnovallei en daarna in Nederland (hoofdstuk 'Nederland. Tussenland verkend') delen van Limburg, Holland en Brabant. In het hoofdstuk 'Conclusie. Tussenland staat op de kaart' wordt de balans opgemaakt. Eerst worden de onderzochte gebieden onderling vergeleken, vervolgens worden algemener conclusies getrokken en ten slotte wordt ingegaan op de potentie van tussenland.

Tussen de opeenvolgende hoofdstukken zijn intermezzo's opgenomen. Hierin worden voorgaande of nakomende teksten en beelden in een ander perspectief geplaatst. Het eerste intermezzo bestaat uit foto's die we zelf in verschillende gebieden met tussenland hebben gemaakt. Voor de teksten in de volgende vier hebben we anderen uitgenodigd, deskundigen uit verschillende disciplines, uit binnen- en buitenland. De intermezzo's leiden de hoofdstukken in of uit, maar kunnen voor het volgen van het betoog ongelezen blijven.













Positionering **Tussenland** in context

Om dit onderzoek te kunnen positioneren, is het van belang een aantal actuele ontwikkelingen en debatten te begrijpen. Zij vormen de context waarin de relevantie van deze studie naar tussenland duidelijk wordt. Achtereenvolgens bespreken we drie thema's: economische transformatie, ruimtelijke ontwikkelingen en veranderingen in de verhoudingen tussen spelers in de ruimtelijke ordening.

Economische transformatie

Mondialisering

Misschien is mondialisering wel de meest besproken ontwikkeling van de laatste tien jaar. Dat we haar onder de noemer 'economische transformaties' opvoeren, wil niet zeggen dat we haar opvatten als een tendens die zich beperkt tot het economische domein. Duidelijk is dat de ontwikkeling van wereldwijde netwerken effecten heeft op de verspreiding van kennis, technologie en (politieke) macht en dat ook de invloed op de culturele identiteit en levensstijl van uiteenlopende bevolkingsgroepen niet mag worden onderschat. Dat geldt niet alleen voor burgers, werknemers, werkgevers en gemeenschappen op internationale en nationale schaal, maar zeker ook voor regionale en lokale groepen. Het fenomeen wordt dan ook vanuit verschillende disciplines met grote belangstelling gevolgd.

Een van de grote namen in het debat over mondialisering is socioloog Manuel Castells. In zijn driedelige *The information age* (1996, 1997, 1998) schetst hij een nieuw tijdperk, waarin zowel economie, maatschappij als cultuur grote veranderingen ondergaan. Cruciaal is de revolutionaire ontwikkeling van informatie- en communicatietechnologie. Deze maakt het mogelijk dat steeds wijdivertakter netwerken ontstaan. De netwerklogica wordt de dominante structuur in zowel economie, maatschappij als cultuur. De economie ontwikkelt zich op mondiale schaal. Producten, diensten en vooral de informatie die nodig is om deze te kunnen produceren en verkopen, gaan de hele wereld over. Althans, het netwerk waarin zij zich bewegen, strekt zich wereldwijd uit. Het vormt een zogeheten *space of flows*, waarin met de informatie het grote geld rondgaat en waarin op strategische, onderling verbonden plaatsen de belangrijkste beslissingen worden genomen.¹ Wie in dit netwerk deelneemt, kan delen in de macht. Wie slechts beperkt of helemaal geen toegang heeft, blijft machteloos achter.

Niet alleen bedrijven organiseren zich middels netwerken, ook burgers laten van zich horen door zich te organiseren in sociale bewegingen die wereldwijd opereren. Net als bij ondernemingen gaat het vaak om platte, horizontale structuren. Afhankelijk van het doel worden bovendien coalities gesloten die slechts tijdelijk effectief hoeven zijn. Voor beperkte duur ontstaan allianties die op strategische plaatsen in het netwerk hun stem verheffen. Traditionele bestuurlijke verbanden verliezen hierdoor aan autoriteit. Dat geldt bijvoorbeeld voor nationale overheden. Temeer omdat ook de politiek in toenemende mate een zaak wordt van internationale verbanden en omdat, op lager niveau, steeds vaker regio's en grote steden macht naar zich toetrekken.

In het werk van sociologe, economie en politicologe Saskia Sassen nemen

1. Castells plaatst deze *space of flows* tegenover de *space of places* waar mensen wonen en hun dagelijks leven leiden.

met name grote steden een vooraanstaande positie in. In studies als *The global city* (1991) en *Cities in a world economy* (1994) legt Sassen, meer dan Castells, de nadruk op de economie, maar zeker niet zonder politieke en culturele vraagstukken te behandelen (zie vooral de bundel *Losing control?* uit 1998). Mondialisering is primair wereldwijde decentralisatie, met name als gevolg van de toegenomen mobiliteit van kapitaal en internationale arbeidsverdeling. Deze decentralisatie gaat echter hand in hand met centralisatie van economische en politieke macht in een beperkt aantal wereldsteden, *global cities*. Het gaat niet zozeer om de allergrootste steden van de wereld, maar veeleer om steden die erin zijn geslaagd knooppunten te worden in wereldwijde economische, politieke en culturele netwerken. Daarin concentreren zich de belangrijkste groepen, instanties en vooral de grootste ondernemingen. Terwijl hun productie is verspreid over de hele wereld, zetelen het management en de financiële afdelingen in mondiale steden. Zij weten zich daar omringd door grote, machtige ICT-leveranciers, accountancy- en consultancykantoren, banken en reclamebureaus.

Eén gevolg van deze concentratie op knooppunten in het mondiale netwerk is voor deze studie naar tussenland van bijzonder belang. Het heeft te maken met een nieuwe vorm van ongelijkheid. Sassen signaleert een verschuiving tussen centrum en periferie. Beter geformuleerd: oude stedelijke centra worden perifeer, doordat ze zich niet hebben kunnen ontwikkelen tot knooppunt in het mondiale netwerk. Waren ze vroeger in trek doordat ze bijvoorbeeld op een topografisch aantrekkelijke plek lagen, tegenwoordig kiezen ondernemingen hun vestigingsplaats steeds vaker op basis van de beschikbaarheid van hoogopgeleiden, de aanwezigheid van goede fysieke en elektronische infrastructuur en het imago van steden. Onder deze gewijzigde omstandigheden worden economische kansen herverdeeld. Oude centra spelen vaak nog wel een rol op het nationale en regionale toneel, maar ze groeien niet noodzakelijkerwijs uit tot *global cities*.

De regio

Opvallend is dat Sassen het begrip 'stad' gebruikt, waar het de laatste jaren gebruikelijker is om te spreken in termen van bijvoorbeeld 'stedelijk veld' (zie verder de paragraaf over stad en land). Zo heeft Castells het over grote verstedelijkte gebieden met onderling verbonden knooppunten en plekken waar uiteenlopende gemeenschappen leven. Beter dan de term 'stad' sluit dit aan bij de schaalvergroting die veel stedelijke gebieden de laatste decennia hebben ondergaan. Steden dijen uit of groeien aaneen, waardoor regio's ontstaan waarin zowel steden, suburbs, oudere dorpen en gebieden met een lagere dichtheid of zelfs een uitgesproken landelijke uitstraling zijn opgenomen.

In (economisch-)geografisch onderzoek stijgt in de jaren tachtig en negentig de aandacht voor deze regionale schaal. De regio wordt beschouwd als een belangrijke eenheid van het sociale en economische leven, zelfs als motor van economische ontwikkeling. Deze stelling wordt onderbouwd met grote verhalen over bijvoorbeeld de postindustriële en post-Fordistische economie en het einde van de massaproductie, maar later ook met gedetailleerde empirische analyses van specifieke regio's. Een vooraanstaand

onderzoeker als Michael Storper doorbreekt daarbij de traditionele conceptuele scheiding tussen de stad en haar omringende regio. Zijn boek *The regional world* (1997) is een pleidooi voor het regionale perspectief, voor analyse op het niveau van de verstedelijkte regio (zie Storper 1997; Soja 2000: 176-179). Niet (mondiale) steden, maar hele agglomeraties veranderen onder invloed van bijvoorbeeld het mondialiseringsproces. Op de regionale schaal komen krachten op de macroschaal samen met beslissingen op microniveau. Afhankelijk van de specifieke omstandigheden heeft mondialisering per regio, en zelfs per (boven)lokale situatie, een andere uitwerking (vergelijk Dicken 1998; Porter 1998).

Ons inziens is er in debatten over mondialisering te weinig oog voor deze verschillende regionale en (boven)lokale effecten. Dat in Nederland de industrie krimpt en het belang van de dienstensector stijgt, wil niet zeggen dat een term als 'postindustriële samenleving' de lading dekt. Al verplaatst een deel van de industriële productie zich naar andere delen van Europa en de wereld, dit neemt niet weg dat we nog steeds afhankelijk zijn van die industrie. Misschien minder wat betreft werkgelegenheid, maar wel degelijk voor onze consumptie. Producten zullen, naast diensten, een belangrijk onderdeel blijven uitmaken van ons dagelijks leven. Dat betekent onder meer dat we goederen moeten importeren, zoals we ook zelf nog steeds producten exporteren. In zo'n economie is een goede infrastructuur van groot belang. Dat heeft grote ruimtelijke consequenties. Niet alleen omdat snelwegen en oudere provinciale verbindingswegen gebieden doorkruisen en ontsluiten, maar vooral omdat ze voor een deel de vestigingslocaties van (im- en exporterende) bedrijven bepalen. Vestigingsvoorkeuren verschillen per sector. Voor de ene bedrijfstak is nabijheid (van bijvoorbeeld stadskern of andere bedrijven) van primair belang, voor de andere verbondenheid (door ICT of over de weg). En omdat sectoren in verschillende maten zijn vertegenwoordigd in regio's, verschillen vestigingskeuzen ook per regio (zie Gordijn e.a. 2003: 83-106).

Tot slot wordt flexibiliteit steeds belangrijker, niet alleen met betrekking tot eindproduct en productiemethode, maar ook voor de locatiekeuze. Mondialisering brengt een grotere instabiliteit en toegenomen vluchtigheid met zich mee. Dit komt onder meer doordat bedrijven minder grondgebonden zijn, zoals wordt betoogd in de grote, abstractere studies zoals die van Sassen en Castells. Toch heeft mondialisering vooral gevolgen op de regionale en (boven)lokale schaal. Biedt een bepaalde plek tijdelijk voordelen, dan komen bijvoorbeeld langs een oud lint tussen bestaande bebouwing grote 'dozen' te staan. Er ontstaat een situatie waarin functies naast elkaar bestaan die radicaal van elkaar verschillen in reikwijdte en binding met de omgeving (foto's p. 41). Is er vervolgens een ander gebied dat de wereldspelers meer potentie biedt, dan kunnen deze dozen weer vrijkomen voor een andere invulling. Het tempo waarin veranderingen zich voltrekken, is gestegen. Dat plaatst betrokken spelers voor nieuwe uitdagingen: niet alleen particulieren, maar de overheid evenzeer. Afhankelijk van hoe met name provinciale en gemeentelijke overheden hun beleid aanpassen, krijgen particulieren op lokaal niveau meer of minder armslag.



De informele economie en innoverende starters

Als het om mondialisering en internationalisering gaat, staan grote bedrijven centraal. Veel ondernemingen in het midden- en kleinbedrijf zijn minder direct betrokken bij deze ontwikkelingen, onder meer doordat ze zich sterker dan grote bedrijven richten op de binnenlandse markt. Daarmee staan ze economisch allerm minst buitenspel. Integendeel. Het midden- en kleinbedrijf is goed voor ruim 99 procent van het totale aantal particuliere bedrijven in Nederland, ruim 58 procent van de werkgelegenheid en ruim 50 procent van de omzet (Bangma en Peeters 2003: 10). Bovendien is het de kweekvijver voor startende ondernemers en neemt het het grootste deel van wat bekend staat als de informele economie voor zijn rekening.

Sassen (1999: 99-119) laat zien dat deze schaduwzijde van de formele economie niet alleen in minder ontwikkelde, maar evengoed in hoogontwikkelde economieën voorkomt. Het gaat niet om scherp omliggende activiteiten of sectoren, maar om activiteiten die inspelen op de mogelijkheden en beperkingen die zich vanuit de formele economie aandienen. Zo vragen grote bedrijven en vermogende particulieren naar diensten op maat (denk aan schoonmaak en catering); bedrijven om hun flexibiliteit te vergroten, particulieren om hun status te tonen. Lagere inkomensgroepen hebben behoefte aan goedkope goederen en diensten. De informele economie kan beide leveren, omdat ondernemers kleinschalig en flexibel werken. Ze spelen in op tijdelijke wensen van dynamische klanten, specialiseren zich in arbeidsintensieve, ambachtelijke of vuile werkzaamheden en voorzien in de vraag op de plaatselijke markt.

Sassen laat zien dat er een spanning is ontstaan tussen nieuwe economische omstandigheden en verouderde wetgeving (gebaseerd op oude economische structuren). Binnen de huidige regelgeving is het moeilijk het bestaan van de informele economie te erkennen zonder deze te criminaliseren. Dit terwijl die informele economie voor groeiende groepen in bijvoorbeeld verouderde delen van de stad en op verpauperde fabrieksterreinen de enige motor is. Sassen vindt het wenselijk dat wettelijke kaders worden aangepast aan actuele ontwikkelingen. Zij pleit voor een nieuwe vorm van redeneren, niet in termen van 'het breken van regels', maar van 'breuken in de regelgeving' (Sassen 1999: 102). Mogelijke uitkomst biedt het toestaan van kleinschalige bedrijfsactiviteiten op plekken waar deze niet zijn voorzien, bijvoorbeeld tussen of in woningen en op open plekken te midden van formele, grootschalige bedrijfslocaties.

Een vergelijkbaar pleidooi houdt het Ruimtelijk Planbureau in *De ongeken- de ruimte verkend* (Gordijn e.a. 2003: 102-105), maar dan met betrekking tot startende ondernemers die deel uitmaken van de formele economie en soms juist hoogwaardige, innovatieve producten of diensten ontwikkelen. Starters beginnen niet meer alleen in stedelijke kerngebieden, maar ook in suburbane zones en landelijke gebieden tussen de steden in, gebieden die als gevolg van veranderingen in de landbouw in transformatie zijn. Zij zijn niet gediend met een gemeente die (weer) een formeel, grootschalig bedrijventerrein plant, maar vragen juist om een diverser aanbod van locaties en bedrijfsruimten. De lokale overheid zou creativiteit en innovatie kunnen stimuleren en faciliteren met betaalbare plekken waar starters hun gang kunnen gaan, bijvoorbeeld in

de vorm van woon-werkwoningen, bedrijfsverzamelgebouwen en ateliers in oude bedrijfsgebouwen, en door functiemenging toe te staan op plekken die nu nog monofunctioneel zijn. Hierbij zijn naast starters ook kleinschalige zakelijke dienstverlening en ambachtelijke bedrijvigheid gebaat (Gordijn e.a. 2003: 107). Net als de informele economie gedijen zij goed in een gebied dat ruimte biedt aan tijdelijke invulling, dat openstaat voor veranderingen en waar informele contacten heersen. Waar mondialisering vaak in een adem wordt genoemd met fragmentatie, zien we op dit soort plekken juist clustering van, veelal kleinschalige, bedrijven.

Veranderingen in de landbouw

Tot slot bespreken we hier de transformatie van de landbouw. Zo'n tweederde van de Nederlandse grond wordt gebruikt voor agrarische doeleinden. De veranderingen die de landbouw nu doormaakt, kunnen dan ook grote gevolgen hebben. De stap van een thema als mondialisering naar de nationale land- en tuinbouw mag een grote lijken, in feite zijn veranderingen in deze sector mede te verklaren door de toenemende internationalisering van de handel in agrarische producten. Doordat Nederlandse agrariërs een groot deel van hun producten exporteren, hebben buitenlandse consumentenwensen invloed op wat hier wordt verbouwd. Ook wat betreft het beleid in de landbouwsector is de Nederlandse boer voor een groot deel afhankelijk van beslissingen die buiten Nederland worden genomen. Het Europese Gemeenschappelijk Landbouwbeleid heeft een grote invloed op de prijzen, bepaalt quota, regelt inkomenssteun en stelt regels op ten aanzien van milieu, natuur en dierenwelzijn. 'Brussel' beschermt de Europese agrarische sector tegen concurrentie van buiten, terwijl met de komst van nieuwe EU-lidstaten de interne markt juist groeit. Die markt wordt op termijn geliberaliseerd, wat de Nederlandse boer voor nieuwe uitdagingen stelt.

Interessant voor deze studie naar tussenland is vooral wat er gebeurt op de vrijkomende landbouwgrond en in de bijbehorende woningen en agrarische bedrijfsgebouwen. De laatste decennia daalt als gevolg van schaalvergroting het aantal boerenbedrijven. Ook het totale oppervlak dat voor de landbouw in gebruik is, neemt af. Voor vrijkomende ruimte wordt op verschillende terreinen belangstelling getoond, voor zowel waterberging, natuur, recreatie, wonen als werken (zie onder meer Gordijn e.a. 2003: 110-128). Afhankelijk van ontwikkelingen op de markt en in het nationale en Europese landbouwbeleid dienen zich op deze terreinen mogelijkheden aan om voormalige agrarische grond op een andere manier te benutten.

Belangstellenden zijn zowel de boer zelf als andere ondernemers en mensen die een woning op het platteland zoeken. Boeren zelf zijn al langer bezig hun bezigheden uit te breiden, een proces dat bekend staat als verbreding. Zij richten zich niet meer alleen op de productie van voedsel, maar beginnen winkeltjes aan huis, richten een camping in, bouwen hun woning om tot zorgboerderij en beheren het landschap (foto's p. 45). In toenemende mate voorziet het landelijk gebied zo in het aanbod van diensten voor (onder anderen) stedelingen. In een reflectie op de Vijfde Nota stelt Van der Ploeg (2002) dat officiële landbouwstatistieken deze trend onderschatten. Er gebeurt op (voormalige) agrarische grond meer dan de cijfers laten zien.

Wat betreft de vraag naar ruimte voor kleinschalige bedrijfsactiviteiten en landelijk wonen is het vooral het overheidsbeleid dat ontwikkelingen in de weg staat. Beide kunnen bijdragen aan de sociale en economische leefbaarheid van buitengebieden, maar stuiten op regelgeving die is gebaseerd op het aloude principe van functiescheiding. Zijn burgers, boeren en lokale organisaties dan niet in staat zaken onderling te regelen, luidt een belangrijke vraag in *De ongekende ruimte verkend* (Gordijn e.a. 2003: 147). Landbouw kan een vruchtbare combinatie aangaan met andere invullingen van het platteland, zoals natuur- en waterbeheer, recreatie en allerlei nieuwe vormen van wonen en werken. Het zijn echter – zo betogen de auteurs van deze studie – maar al te vaak bestemmingsplannen, regels voor vrijkomende bebouwing en stankcirkels die dit belemmeren. Particuliere initiatieven worden gesmoord, er is te weinig communicatie tussen betrokken beleidssectoren en bestuurslagen nemen tegenstrijdige besluiten. Daardoor komt het buitengebied op slot te zitten. Nu de landbouw met minder ruimte toekan, moet de conclusie luiden dat het tijd wordt dat er figuurlijk meer ‘ruimte’ komt (ibid. 2003: 132-133, 145-148).

Niet stad en land maar tussenland

Het vervagende onderscheid tussen stad en land

Als gevolg van uiteenlopende ontwikkelingen is het klassieke onderscheid tussen stad en land steeds moeilijker te maken. Door de bovengenoemde mondialisering van de economie verandert niet alleen de positie van bestaande stedelijke centra, maar ontstaan daarbuiten ook nieuwe knooppunten. In nieuwe netwerken verschuiven traditionele verhoudingen tussen centrum en periferie, met grote ruimtelijke gevolgen. De opkomst en verspreiding van de informatie- en communicatietechnologie hangt nauw hiermee samen. Hoewel face-to-face-ontmoetingen op fysieke plaatsen belangrijk blijven en grote veranderingen in mobiliteit als gevolg van bijvoorbeeld telewerken vooralsnog uitblijven, blijken ICT-bedrijven zich in bepaalde regio's te concentreren en andere links te laten liggen. Bovendien blijken ze zich binnen de gekozen regio's te verspreiden. Niet alleen oude grootstedelijke centra, maar ook middelgrote steden en suburbane locaties raken in trek. Dit leidt binnen de regio tot versplintering en fragmentatie (zie Graham en Marvin 2001; Van Oort e.a. 2003). Eenzelfde beweging doet zich voor in de sectoren industrie en handel en distributie. Bedrijven op dit terrein hebben voordeel bij vestiging langs infrastructuurassen, in het bijzonder in de stedelijke periferie en suburbane zones (Gordijn e.a. 2003: 73, 90, 100).

Belangrijk voor de veranderende verhouding tussen stad en land zijn ingrepen in de infrastructuur. Nieuwe snelwegen vergroten de toegankelijkheid van regio's, zoals de A50 tussen Eindhoven en Oss en de A5 bij Schiphol. Tegelijkertijd doorsnijden ze vaak landelijk gebied. Ze vormen daarin hinderenissen en leveren, onder andere door aangrenzende bedrijvigheid, op zichtlocaties een heel ander landschappelijk beeld op. Bovendien hebben ze met hun op- en afritten grote invloed op de hiërarchie van de oude, regionale ontsluitingsstructuur. Sommige plekken kunnen zich ontwikkelen tot knooppunten, andere missen de aansluiting en raken geïsoleerd.



Een laatste ontwikkeling die we hier willen noemen, is de groeiende honger naar vermaak. Niet alleen spelen en sporten, ook boodschappen doen, autorijden en een boswandeling moeten vermaak bieden. Op allerlei uiteengelegen plaatsen worden activiteiten aangeboden waaraan mensen pret kunnen beleven, niet alleen in themaparken en op festivalterreinen, maar ook in winkelcentra (Ikea), op bedrijventerreinen (kartbanen) en in het landelijke gebied. Dat laatste is inmiddels veel meer dan een plek voor ouderwetse overzichtelijkheid, authenticiteit, nostalgie en gezondheid. Er wordt wel beweerd dat het landschap definitief is opgenomen in de wereld van consumptie, vermaak en plezier (Beckers 1999: 235; zie ook Galle e.a. 2004).

Boeren spelen hierop in. Zij zien mogelijkheden hun inkomsten uit landbouw en veeteelt aan te vullen of gaan nog verder en richten hun boerderij en erf opnieuw in voor recreatieve doeleinden. Uit het leven van veel stedelingen is de vakantieboer niet meer weg te denken. 'Meer natuur, meer recreatie, meer woongenot', stelt landbouwhistoricus Pim Kooij, 'Bij de boer ligt de ruimte. Die is de pineut' (Van Dinther e.a. 2002: 30). Veelzeggend is de constatering in de Nota Belvedere van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (1999) dat het platteland transformeert van een agrarisch productielandschap naar een gedifferentieerd consumptielandschap. Volgens architectuurhistoricus Auke van der Woud is de opmars van stedelijke cultuur op het platteland onomkeerbaar. Ze is al in de tweede helft van de negentiende eeuw ingezet en zal in de eenentwintigste eeuw doorgaan. De stad confisqueert het platteland (Van Dinther e.a. 2002: 16).

Neologismen voor verstedelijkt gebied

De constatering dat het onderscheid tussen stad en land moeilijk is te maken, is niet nieuw. Al in de jaren vijftig en zestig van de twintigste eeuw wordt ervoor gepleit te spreken van een continuüm, met stad en land als polen en daartussenin tal van overgangssituaties (zie bijvoorbeeld Burie 1966: 19; Hoekveld 1978: 9-27; Van de Moosdijk 1966: 20). Ontwikkelingen als de hierboven genoemde, zorgen ervoor dat het debat over waar de stad eindigt en het land begint – of, zoals vandaag de dag gebruikelijker: in welke mate een plek 'stedelijk' of 'landelijk' is – steeds opnieuw oplaait. Dat heeft de afgelopen decennia geresulteerd in tal van neologismen, gemunt om veranderende en in veel gevallen groeiende stadslandschappen te benoemen. De lijst is schier eindeloos: 'exurbia', 'disurbia', 'exopolis', 'city à la carte', 'technopole' of 'technocity' met 'technoburbs', 'nonplace', 'urban field', 'polynucleated city', 'conurbation', 'galactic city', 'spread city', 'perimeter city', 'città diffusa'², 'città autostradale', 'nowheresville', 'autopia', 'verstrooide stad' en 'tapijtmetroopool', om er enkele te noemen (zie p. 47).

Hoewel elk van deze begrippen eigen accenten legt en zich daarmee onderscheidt van de rest, keert een aantal elementen steeds terug. Van een eenvoudige tegenstelling tussen stad en ommeland is geen sprake meer. Als we al kunnen spreken van 'centrum' en 'periferie', dan neemt het aantal centra toe en biedt de periferie ruimte aan een groeiend aantal steeds diversere activiteiten. Zo ontstaat een gefragmenteerd, hybride landschap waarin functies verspreid raken over een groter gebied. Dat gebied wordt 'amorfe' genoemd, of 'diffuus' (zie bijvoorbeeld Jacobs 2002: 19). Om het te

2. Er is ook een Anglo-Amerikaanse variant: *nebular city*.



beschrijven worden in Nederland veel van de bovengenoemde termen gebruikt. Een aantal concepten willen we hier uitlichten: 'nevelstad', 'stedelijk netwerk' of 'netwerkstad', 'stedelijk veld' en 'Zwischenstadt'.

48 'Nevelstad' werd aanvankelijk ingezet om de situatie in Noord-Italië en Vlaanderen te beschrijven, maar komt meer en meer te staan voor een veel algemener fenomeen in steeds grotere delen van Europa. 'Nevelstad' is de vertaling van het Italiaanse 'città diffusa', dat doelt op zowel de morfologie als het proces van verstedelijking. Bedoeld wordt een zich uitbreidende periferie met zowel stedelijke als landelijke kenmerken, een losse of dunne vorm van verstedelijking. Deze voltrekt zich min of meer ongecontroleerd, omdat niet de intenties van planners bepalend zijn, maar veeleer private initiatieven van uiteenlopende actoren (zie Boonen en Smits 2003: 16; Dehaene en Loopmans 2003: 4). Deze veelal kleinschalige activiteiten hebben grote gevolgen op regionale schaal. Er ontstaat een nevelstad die zich aan de greep van de planologie onttrekt.

Om de actuele Nederlandse situatie te beschrijven worden vaker de begrippen 'stedelijk netwerk' en 'stedelijk veld' gebruikt. Het eerste begrip wordt onder meer gebruikt in de Vijfde Nota (2001). Het legt de nadruk op de aansluiting van grotere en kleinere compacte steden, die samen een verstedelijkte zone vormen (zie Ministerie van VROM 2001a: 5; Ministerie van VROM 2001b: 179). De term 'stedelijk veld' legt het accent minder op het *netwerk* karakter van verbonden knooppunten en duidt eerder op een groeiende verstedelijkte *vlek*.³ Het concept is een letterlijke vertaling van het Amerikaanse 'urban field', gemunt door Friedmann en Miller (1965). Hoewel de termen vanwege de kleinere schaal in Nederland niet synoniem zijn, deelt 'stedelijk veld' twee belangrijke kenmerken met zijn Amerikaanse tegenhanger. Ten eerste gaat het om schaalvergroting van steden, agglomeraties en stadsgewesten. Niet alleen afzonderlijke steden groeien, er is sprake van verstedelijking op regionale schaal. Stadsranden schuiven op en veranderen van karakter (ze winnen aan belang) en stadsgewesten groeien aan elkaar tot een stedelijk veld. Daarin ontwikkelen zich, ten tweede, diverse centra met verschillende functies. Uiteenlopende plekken krijgen in het dagelijks leven verschillende betekenissen, zowel op het gebied van wonen en werken als op het vlak van recreatie en cultuur. Oude en nieuwe centra rijgen zich aaneen en sluiten gebieden in die een meer landelijke uitstraling hebben (zie onder anderen Bontje 2003a: 24-26; Brand 2002: 13-22; Hemel 2000: 3; Reijndorp 1998: 60-62; Van der Knaap 2002: 22, 161-167).

Deze laatste ontwikkeling staat centraal in het concept 'Zwischenstadt', geïntroduceerd door Thomas Sieverts (1999). Sieverts beschrijft hoe steden hun ommeland in groeien, waardoor een verstedelijkt landschap of een verlandschappelijke stad ontstaat, zoals bijvoorbeeld in het Duitse *Ruhrgebiet*. De 'Zwischenstadt' bestaat uit "'Feldern" unterschiedlicher Nutzungen, Bauformen und Topographien'. Ze waaieren uit en hebben zowel stedelijke als landelijke eigenschappen. 'Diese Zwischenstadt steht zwischen dem einzelnen, besonderen Ort als geographisch-historischem Ereignis und den überall ähnlichen Anlagen der weltwirtschaftlichen Arbeitsteilung, zwischen dem Raum als unmittelbarem Lebensfeld und der abstrakten, nur in Zeitverbrauch gemessenen Raumüberwindung (...)' (Sieverts 1999: 14).

3. Reijndorp (2001: 38-39) plaatst 'stedelijk veld' zelfs tegenover 'netwerkstad'. Die laatste term refereert in zijn optiek aan een ruimtelijke ordening die uitgaat van een lege ruimte die met functies kan worden gevuld, terwijl eerder sprake is van stedelijk veld of een stedelijk landschap dat is gevuld met veranderende betekenissen.

4. 'Stad' en 'land' fungeren ook in veel onderzoeksrapporten en beleidsadviezen als uitgangspunt, bijvoorbeeld in *Meer stad, meer land* (1997) van de Partij van de Arbeid, *Stad en land in nieuw verband* (1997) van de Milieufederatie Flevoland, *Stad en land in groen verband* (1997) van de Raad voor het Landelijke Gebied en *Stad en land na 2000* van de ANWB (1998).

Er is sprake van een op het eerste gezicht diffuse, ongeordende structuur van uiteenlopende velden, een structuur zonder middelpunt, maar met vele knopen die voorzien in diverse (vaak gespecialiseerde) functies en die elk een verschillend bereik hebben (slechts een lokale uitstraling hebben of juist deel uitmaken van een mondiaal netwerk). In veel gevallen is de traditionele verhouding tussen stad en open landschap omgekeerd: de stad wordt niet meer omringd door het landschap, maar het land wordt omsloten door bebouwde velden (Sieverts 1999: 15).

Tussenland centraal

Concepten als deze beschrijven nieuwe ruimtelijke patronen, maar ze blijken ontoereikend om het ontstaan van tussenland te verklaren en de werking ervan te begrijpen. Ten eerste zijn deze concepten bedacht om ontwikkelingen op de grote schaal van de metropool te duiden. Daardoor blijven ze abstract. Ten tweede zijn ze sterk morfologisch georiënteerd. Ze hebben te weinig oog voor het feit dat de ruimte in hoge mate wordt gedefinieerd door het daadwerkelijke *gebruik*. Wat feitelijk plaatsvindt, wijkt nogal eens af van de geplande bestemming. Zo kan een grote schuur aan de rand van de stad agrarisch in gebruik zijn, maar ook recent zijn omgebouwd tot indoorskatehal of stalling van huurauto's. Morfologisch verandert er niets, maar met het veranderde gebruik van de plek verandert wel haar betekenis voor betrokkenen en haar relatie met de omgeving.

Deze dynamiek is een belangrijk kenmerk van tussenland. Ze zal ons blijven ontglippen zolang we denken in termen van 'stad' en 'land', of 'centrum' en 'periferie', categorieën die in bovengenoemde concepten nog steeds de referentiepunten zijn.⁴ Tussenland onttrekt zich aan dergelijke kaders (foto p. 51 boven). Het is daarom niet zo vreemd dat het lange tijd niet is opgemerkt. Uit antropologisch onderzoek is bekend dat de behoefte aan duidelijke kaders groot is en dat wat daarbuiten valt veelal wordt beschouwd als onpuur, onrein, onwenselijk (Douglas 1966). Wat niet of niet gemakkelijk valt te classificeren, wordt genegeerd of geweerd. Stad en land hebben wat dit betreft een lange traditie. We kunnen ze beschouwen als de ijkpunten in het landschap en in de ruimtelijke ordening. Hun status wordt vanuit diverse tradities gevoed, niet alleen door planologie en stedenbouwkunde, maar bijvoorbeeld ook door de zeventiende-eeuwse schilderkunst, met haar klassieke landschappelijke taferelen en stadsgezichten. Tussenland valt daarbuiten. Het wordt impliciet, maar vaak ook expliciet, beschouwd als een verontreinigde versie van stad en land. Ook in het dagelijks leven. Het wordt misschien niet letterlijk als onpuur terzijde geschoven, maar in uitdrukkingen als 'the wrong side of the tracks' – vaak letterlijk voorbij (oude) spoorbanen – en in associaties van tussenland met marginale, weinig winstgevende economische activiteiten of handel met een laag sociaal aanzien, klinkt afkeer door.

Dat tussenland wordt veronachtzaamd, is bovendien te verklaren door zijn onduidelijke grenzen. In het denken over het (lokale en regionale) karakter van gebieden wordt een uitgesproken identiteit gekoppeld aan een scherpe begrenzing ten opzichte van de omgeving. Tussenland is ruimtelijk niet duidelijk begrensd. Het verschilt wel degelijk van omringende plekken, maar de overgang is een geleidelijke. Daar komt bij dat tussenland vaak zelf door

allerlei grenzen wordt doorsneden. Zoals eerder opgemerkt, functioneert grootschalige infrastructuur niet alleen als verbinding, maar evengoed als barrière. Datzelfde geldt voor oude, doodlopende wegen en verwaarloosde spoorlijnen. Andere grenzen zijn plof- en stankcirkels, geluidscontouren en hoogspanningskabels, die vaak belangrijke barrières vormen. Tot slot ligt tussenland niet zelden op de grens tussen gemeenten en provincies. Dat resulteert in verschillende bestemmings- en structuurplannen, maar ook in het einde van busroutes en voorzieningen als riolering. Dit alles zorgt ervoor dat een gebied dat zich ten opzichte van de omgeving onderscheidt, intern nauwelijks een eenheid is.

Tussenland mag dan niet scherp zijn begrensd en lastig te kwalificeren en classificeren zijn, in het verstedelijkende landschap – het stedelijk veld of de Zwischenstadt – is het op verscheidene plaatsen terug te vinden, zowel op geïsoleerde plekken als in grotere vlekken en in langere linten. In plaats van het te beschouwen als een bijproduct van de bekende, traditionele categorieën – letterlijk als *restruimte* – stellen we tussenland in dit boek juist centraal.

Van masterplanner naar onderhandelingspartner

Onvrede met de traditionele ruimtelijke ordening

In het gefragmenteerde stedelijke veld vervagen en verschuiven de grenzen tussen nieuwe en oude stedelijke plekken en het (omringende of ingesloten) platteland. Dat oude concepten niet meer geschikt zijn om deze nieuwe ruimtelijke verschijningsvormen te beschrijven, blijkt niet alleen in wetenschappelijke en ontwerpstudies, maar wreekt zich vooral in het ruimtelijk beleid.

De ruimtelijke ordening in Nederland kent een lange traditie (foto p. 51 onder) (zie bijvoorbeeld Van der Cammen en De Klerk 2003). Aan het begin van de twintigste eeuw is de rol van de overheid nog beperkt. Maar in de loop van de jaren dertig groeit de behoefte aan regelgeving op grotere schaal. De bevolking groeit snel, vooral in de industriecentra, en het verkeer neemt in omvang toe, wat in toenemende mate vraagt om sturing. Waar het overheidsbeleid aanvankelijk woningbouwbeleid was, ontwikkelt het zich geleidelijk in de richting van stedenbouw en planning voor grotere gebieden als geheel. Het duurt tot het begin van de jaren zestig voordat, met de Wet op de Ruimtelijke Ordening (1965), de ruimtelijke ordening van de volkshuisvesting wordt losgemaakt. In de vorm van nationale nota's formuleert de rijksoverheid beleid voor de lange termijn, dat door provincies en gemeenten in praktijk moet worden gebracht. Was voorheen de inzet vooral het voorkómen

van ongewenste ontwikkelingen, in de nota's wordt het uitgangspunt wat de overheid wenselijk acht. Daarbij wordt een steeds hechter verband gelegd tussen ontwikkelingen in de samenleving en ruimtelijk beleid. Wordt

in de Tweede Nota (1966) nog gesproken van een ruimte die zich aanpast aan maatschappelijke ontwikkelingen, in de Oriënteringsnota (1973) is de gedachte dat maatschappij en ruimte elkaar wederzijds beïnvloeden. Geleidelijk wordt het idee steeds sterker dat de overheid met ingrepen in de ruimte maatschappelijke ontwikkelingen kan beïnvloeden, zelfs kan beheersen.



Zo worden in de Verstedelijkingsnota (1976) expliciet maatschappelijke ontwikkelingen zelf ter discussie gesteld en wordt de ruimtelijke ordening nadrukkelijk een sturende werking toegedicht.

52

Deze gedachte houdt in de jaren tachtig (Vierde Nota 1988) en begin jaren negentig (Vierde Nota Extra (Vinex) 1990) stand (foto p. 53 boven). Daarbij eist de overheid de hoofdrol op. Het rijk legt zijn visie vast in de nationale nota's, terwijl provincies en gemeenten streek- en bestemmingsplannen opstellen. Elk van de betrokken bestuurslagen- en diensten hanteert bovendien bijbehorende procedures en regels. Planologische kernbeslissingen, structuurvisies, milieu-effectrapportages, bouw- en milieuvergunningen: de overheid plant, regelt en reguleert.

Eind jaren negentig en aan het begin van de eenentwintigste ontstaat onvrede.⁵ Zowel in vakbladen als in media voor een algemener publiek wordt geklaagd dat het traditionele ruimtelijkeorderingsbeleid en de ideeën die eraan ten grondslag liggen niet meer voldoen. Sturing dreigt volgens velen in toenemende mate uit te monden in belemmering. Het beleid wordt verweten dat het steeds minder aansluit bij maatschappelijke ontwikkelingen en het veranderende landschap dat het daarvan een uitdrukking is. Die onvrede betreft gehanteerde concepten (zoals 'stad' en 'land'), maar ook klachten over de inrichting van het binnenlands bestuur en problemen in de dagelijkse ruimtelijke praktijk, met name met betrekking tot veranderende verhoudingen tussen betrokkenen bij ruimtelijke opdrachten.

Achterhaalde concepten en defensief rijksbeleid

Op rijksniveau is er vooral kritiek op de doelstelling van overheidsplannen en de concepten die eraan ten grondslag liggen. Om met deze laatste te beginnen: met de concepten loopt de overheid te vaak achter de feiten aan. De meest gehoorde klacht betreft het denken in termen van 'een compacte stad met ommeland'. Behoud van een helder onderscheid tussen stad en land is in Nederland een constante in de ruimtelijke ordening op de bovenlokale schaal. In de gedaanten van 'gebundelde deconcentratie', 'stadsgewest met bufferzones' en 'compacte stad' krijgt het uitdrukking in verschillende vormen van beleid, van streekplanning tot nationale nota's.

Er worden wel degelijk veranderingen gesignaleerd, betogen Wissink en Asbeek Brusse (2003: 16-17), bijvoorbeeld in de Vijfde Nota (2001), maar uiteindelijk worden deze toch weer vertaald naar de traditionele ruimte van stad en land (zie bijvoorbeeld Ministerie van VROM 2001b: 100). Die moet vooral mooi zijn, waarbij de vraag of zo'n esthetische keuze aansluit bij de veranderende dynamiek in de samenleving minder belangrijk lijkt. De benadering is volgens Wissink en Asbeek Brusse te eenzijdig gericht op de verschijningsvorm van (verstedelijkte) gebieden. De Nota ziet stedelijke netwerken ontstaan, maar benoemt deze als 'netwerken van steden'. De fysieke vorm staat centraal, niet de veranderende functionele verbanden tussen plekken. Datzelfde constateert Jochem de Vries in de redactionele inleiding van het themanummer dat *Stedebouw en Ruimtelijke Ordening* in het voorjaar van 2003 wijdde aan de huidige onvrede met de ruimtelijke ordening. Hij noemt de wijze waarop rijksplanologen het concept 'stedelijk netwerk' gebruiken retorisch. In feite gaat het om de traditionele gebiedsgerichte benadering,

5. Marco Bontje (2003b) laat aan de hand van een aantal studies zien dat deze onvrede niet nieuw is.



53

geënt op de structuur van het stadsgewest. De scheiding tussen stad en land is een geloofsartikel geworden, concludeert De Vries (2003: 8). Ze staat vernieuwing in de weg (vergelijk Van der Knaap 2002: 177).

54

Dit gebrek aan vernieuwing wordt in verband gebracht met de inzet die de ruimtelijke ordening van oudsher heeft: ze is gericht op voorkomen en beheersen. Uiteindelijk vormen niet maatschappelijke en ruimtelijke veranderingen het uitgangspunt, maar de wens deze te beteugelen, schrijven Wissink en Asbeek Brusse (2003: 17). Daardoor wordt bedrijvigheid die bijvoorbeeld rond knooppunten opduikt, te vaak bij voorbaat negatief beoordeeld en niet beschouwd als een waardevolle activiteit op een plek waar allerlei inrichtingskansen liggen. De overheid hanteert een defensieve interventiestrategie. Zij neemt bij de verdeling van ruimte de centrale positie in, waarbij ze de ruimtelijke ontwikkeling van grote gebieden vanuit één samenhangend kader tracht te sturen. Daarop komt steeds meer kritiek (vergelijk WRR 1998; Graham en Marvin 2001: 413-417). Om de aansluiting met steeds diverser wensen en behoeften te bevorderen en om te kunnen inspelen op verschillen in ontwikkeling in verschillende delen van het land wordt de roep om beleid per gebied, uitgevoerd op verschillende, zoveel mogelijk op lagere, bestuurlijke niveaus, luider (zie bijvoorbeeld Asbeek Brusse e.a. 2002: 170).

Gebrekkig functionerend regionaal bestuur

Een van die lagere niveaus is dat van de provincie, en daarbinnen de regio. In de planologie en stedenbouwkunde heerst min of meer overeenstemming over de notie dat de komende tijd zowel in binnen- als buitenland de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen op de regionale schaal zullen plaatsvinden. In de paragraaf hiervoor, over het debat omtrent 'stad' en 'land', zagen we al dat traditionele ruimtelijke concepten niet meer voldoen. Het 'stadsgewest' bijvoorbeeld, dat lange tijd in zwang is geweest, benadrukt te zeer de centrale stad om richting te kunnen geven aan ontwikkelingen van stedelijke netwerken, met diverse kernen en knooppunten, of het stedelijk veld, waarin van een eenvoudige hiërarchische verhouding tussen kern en ommeland geen sprake meer is (foto p. 53 onder).⁶ Aan alle kanten wordt er rond afzonderlijke kernen gebouwd, terwijl ondertussen een gebied wordt ingesloten waarover nauwelijks wordt nagedacht. Er lijkt sprake van een terrein waarop de verhouding tussen de twee disciplines die zich met deze schaal bemoeien – stedenbouwkunde en planologie – onduidelijk is. Er is behoefte aan een mengeling van beide, stelt stedenbouwkundige Yap Hong Seng vast (zie Nio en Reijndorp 1997: 228).

Ook stedenbouwkundige Joost Schrijnen wijst op een problematische afstemming tussen disciplines. Stedenbouw, landschapontwerp en infrastructuur hebben van oudsher hun eigen tradities met verschillende opleidingen, organisaties en geldstromen. Dat levert momenteel op regionale schaal problemen op. Temeer doordat opdrachten binnen verschillende ambtelijke domeinen worden uitgevoerd. Infrastructuur valt grotendeels onder het rijk, het landschap onder de provincie, de stad onder de gemeente. Als Rijkswaterstaat zou willen ontwerpen op het niveau van de stad is dat bestuurlijk geblokkeerd, constateert Schrijnen. Waarom mogen provincies alleen planologie bedrijven en geen stedenbouw? En waarom kunnen

6. Het later gemunte 'polycentrisch stadsgewest' ondervangt dit probleem ten dele.

Rotterdam en Schiedam bijvoorbeeld niet een keer samen een landschapsplan maken? Er zullen op de regionale schaal samenwerkingsvormen gevonden moeten worden, niet alleen binnen de publieke sector, maar ook daarbuiten, met private partijen. Afhankelijk van het onderwerp kunnen wisselende coalities worden gesloten (ibid.: 197-201).

55

Planoloog Zef Hemel betreurt de sectorale verkaveling, die in zijn optiek rampzalig is voor het ontwerpen op regionale schaal. Het beleid op het gebied van milieu, natuur, water, infrastructuur en ook het ruimtelijk-economisch beleid heeft zich verzelfstandigd. Elke sector maakt zijn eigen kaarten en hanteert zijn eigen procedures en instrumenten. 'Als je onder deze omstandigheden op een regionale schaal gaat ontwerpen', concludeert Hemel, 'dan is het óf krachteloos, óf je krijgt het grootst mogelijke gedonder met al die verzelfstandigde sectoren' (ibid.: 137). Tussen de beleidssectoren landbouw en natuur staat zelfs een muur, zo constateren Gordijn e.a. (2003: 144). Deze muur betekent een serieus obstakel als het gaat om de herinrichting van vrijkomende landbouwgronden en het starten van nieuwe activiteiten in agrarische bedrijfsgebouwen. Er zijn initiatieven genoeg – zowel van boeren zelf als van andere (startende) ondernemers en potentiële bewoners –, maar het overheidsbeleid belemmert eerder dan dat het stimuleert.

Velen aan de gemeentelijke onderhandelingstafel

Op het gemeentelijke niveau, tot slot, spitst de discussie zich vooral toe op de rol van de overheid bij de totstandkoming van ruimtelijke plannen en de uitvoering daarvan, en op het karakter van het bestemmingsplan. Een leidende gedachte is dat de overheid in Nederland te lang de dienst heeft uitgemaakt. Te lang, omdat ze onvoldoende oog heeft gehad voor het toenemende aantal partijen die zich willen mengen in de discussie over de inrichting van de ruimte. Zeker op de lokale en regionale schaal beschikken die partijen vaak over gedegen kennis van wat er speelt, wat de behoeften zijn en welke oplossingen wellicht kunnen worden overwogen. Het gaat om steeds meer uiteenlopende opvattingen over plekken en gebieden, steeds gedifferentieerder wensen ten aanzien van de concrete inrichting daarvan, wensen die bovendien steeds explicieter worden uitgedragen. Het gaat niet meer alleen om het op tafel leggen van een eisenpakket, maar steeds vaker ook om professionele toekomstvisies en ontwerpstudies (zie bijvoorbeeld Asbeek Brusse e.a. 2002: 154, 161).

De opvatting dat de overheid meer ruimte moet bieden aan particuliere initiatieven wordt steeds breder gesteund. Zo houdt planoloog Ton Kreukels een pleidooi voor wat hij noemt 'een ruimtelijke planning in en van de maatschappij zelf', waar de overheid bij aansluit. Planologie en stedenbouw moeten niet vertrekken vanuit de bestuurlijke besluitvorming, maar de inhoud van de opgave als startpunt nemen. De overheid moet zich veel meer verbinden met groepen die een gebied kunnen dragen. 'Laat die maar investeren.' Staat de overheid processen van vraag en aanbod te zeer in de weg, dan moeten we volgens Kreukels niet verbaasd zijn als sommige dingen gewoon niet gebeuren. Als voorbeeld noemt hij een verschil tussen Rotterdam en Antwerpen. Rotterdam kan jaloers zijn op de ontwikkeling in Antwerpen, waar in de oude havengebieden kleine bedrijfjes worden opgericht die zich

met de havenconomie verbinden. Het stadsbestuur zag daar snel de mogelijkheden die de herstructurering van de haven biedt. In Rotterdam laat dat inzicht te lang op zich wachten, met name door een gebrekkige communicatie tussen het havenbedrijf en het ontwikkelingsbedrijf, die volgens Kreukels in de bestuurlijke organisatie twee aparte werelden vormen (Nio en Reijndorp 1997: 148).

Kreukels' kritiek op het bestemmingsplan hangt hiermee nauw samen. Hij beschouwt het als een instrument uit een rigide systeem (van bestuurlijke planologie). In vergelijking met Antwerpen wordt in Rotterdamse bestemmingsplannen alles vastgelegd, stelt Kreukels. 'Probeer maar eens op een plek voor woningen een bedrijfje te starten.' Er is, ook in de Randstad, nog veel ruimte. Doordat echter veel te veel is vastgelegd, ontstaat een kunstmatig ruimtegebrek. 'Laten we eens beginnen datgene wat we in de stad ten onrechte gefixeerd hebben, opnieuw vrij te maken. (...) Alles is nu met bestemmingsplannen dichtgetimmerd.' We moeten volgens hem afscheid nemen van dit instrument (ibid.: 148). De kritiek van stedenbouwkundige Ruurd Gietema sluit hierbij aan. Volgens hem staat het bestemmingsplan de dynamiek van voortdurend transformerende stedelijke gebieden in de weg. Het bestemmingsplan gaat te veel uit van een gecontroleerde, statische eindsituatie, wat geleidelijke groei en vitale functiemenging in de weg staat (ibid.: 115-116). Overigens staan de gedachten van diverse overheidsdiensten op dit vlak niet stil. Zo werd al in 1996 in het kader van een discussie van de Rijksplanologische Dienst over de toekomst van het Nederlandse ruimtelijke planningstelsel geconstateerd dat overheidsplanning van grondgebruik niet meer voldoet als activiteiten – door ontwikkelingen zoals besproken in de paragraaf over economische transformaties – steeds minder grondgebonden zijn en steeds minder nationaal zijn georganiseerd (zie Donner 1996: 6). Ook de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid concludeert dat overheidsplanning van grondgebruik steeds minder mogelijkheden biedt voor sturing (zie bijvoorbeeld Asbeek Brusse e.a. 2002: 155, 159). De bestemming van gronden door de overheid verliest daardoor steeds meer haar zeggingskracht.

Kreukels geeft aan dat er alternatieven zijn, zonder dat alles door de machtigste marktpartijen wordt bepaald. In de praktijk werken verschillende partijen al met planologen die voor hen deelnemen aan een onderhandelingsplanologie. De overheid is een van de gesprekspartners; zij zit met professionals aan tafel die de belangen behartigen van de verschillende partijen. De gemeente kan met hen onderhandelen. Als zij bijvoorbeeld voorinvesteringen doet, kan zij aan andere betrokkenen kosten doorberekenen en randvoorwaarden stellen, zodat niet het recht van de sterkste geldt. Daarvoor is wel een planningssysteem nodig dat niet alles van tevoren dicteert (zie Nio en Reijndorp 1997: 149, 152).

Kreukels staat met deze gedachte allerm minst alleen. Het idee dat gemeenten een dicterende rol zouden moeten inwisselen voor een regisserende en voorwaardenstellende wint snel aan invloed. Naast 'onderhandelingsplanologie' vallen in dit verband termen als 'ruimtelijkeontwikkelingspolitiek', 'ontwikkelingsplanologie' en 'coalitiestedenbouw'. Uitgangspunt van deze laatste is volgens architect Wouter Veldhuis dat ruimtelijke ordening het

terrein is van initiatiefnemers (met elk eigen kennis en ervaringen), en niet het monopolie van de overheid. Wie belangen combineert, kan bondgenootschappen sluiten. Steeds tijdelijk. Afhankelijk van wat ze willen bereiken, selecteren initiatiefnemers nieuwe bondgenoten. De wisselende samenstelling van coalities bepaalt de dynamiek van de ruimtelijke orde (Veldhuis 2003: 93). Daarmee is ook de economische dynamiek ter plaatse gebaat (Gordijn e.a. 2003: 106-107). In plaats van een monocentrische aanpak dient de overheid te kiezen voor samenwerking met lokale actoren, zowel wat betreft de inventarisatie van lokale of regionale behoeften als voor de ontwikkeling van nieuwe ruimtelijk-economische plannen die daarbij aansluiten.

Besluit

Er zijn tekenen dat er veranderingen op stapel staan. Eind 2003 ging de ministerraad akkoord met het voorstel om honderd van de vierhonderd VROM-regels te schrappen en er nog eens honderd samen te voegen. Het *Financieel Dagblad* schreef naar aanleiding van de plannen van minister Dekker (VROM) voor de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening dat 'het bestemmingsplan (...) niet langer zaligmakend [is]' (Financieel Dagblad 2003: 3). Gedeputeerde Staten in Noord-Brabant discussiëren over meer mogelijkheden om in lege stallen aan de randen van dorpen kleine bedrijven, zakelijke dienstverlening, opslag van caravans en voorzieningen als kinderopvang te vestigen (Kleis 2003). En minister Remkes (Binnenlandse Zaken) bereidt een wet voor om grote steden te stimuleren om op regionale schaal ruimtelijk samen te werken (Rijksvoorlichtingsdienst 2003). Vooralnog is echter de volgende casus typerend voor de huidige stand van zaken. In het dorp Nieuw-Dijk (gemeente Didam) wacht een terrein op bebouwing. Het ligt ingeklemd tussen bestaande woningen, maar omdat het slechts aan twee en niet drie kanten door bebouwing wordt omgeven, geeft de provincie Gelderland geen toestemming. Volgens de regels is de kavel nu immers geen inbreidingslocatie. Dat gaat over een paar jaar veranderen als, nota bene op aandringen van de provincie zelf, woningen worden gebouwd aan een van de nog onbebouwde kanten. Tot die tijd kan van woningbouw echter geen sprake zijn (zie Koper 2003: 2).

In de komende hoofdstukken zal blijken dat tussenland verschillende aspecten van de geschetste problematiek pijnlijk aan het licht brengt. Bovendien zullen we laten zien dat het kan dienen als eye-opener. Tussenland mag dan in de ogen van velen een probleem lijken, in dit onderzoek is het een deel van de oplossing. Met zijn onduidelijke begrenzing belichaamt het de problematiek van het denken in termen van de 'compacte stad'. Met zijn uiteenlopende verschijningsvormen op diverse plekken in het verstedelijkte landschap brengt het de beperkingen van allesomvattend (rijks)beleid aan het licht en kan het ingrediënten aandragen voor gebiedsgericht beleid op lager niveau. Te denken valt aan kaders die ruimte bieden aan inbreng van regionale en lokale spelers, flexibele inrichting van gebieden in transformatie en tijdelijke invulling van vrijkomende kavels en gebouwen.

Hiertoe zullen we buitenlandse en binnenlandse gebieden onderzoeken. Voordat we kunnen aangeven welke potentie tussenland heeft, moet immers

duidelijk worden waar en onder welke omstandigheden en voorwaarden het zich ontwikkelt en welke eigenschappen tussenland karakteriseren. Eerst leggen we echter uit welke onderzoeksmethoden we gebruiken. Een studie als deze – naar gebieden in transformatie, gebieden die zich niet laten vatten in traditionele kaders en die zich lijken te onttrekken aan de bestaande ruimtelijke ordening – snijdt niet alleen belangrijke nieuwe thema's aan, ze vergt ook reflectie op methoden van onderzoek.

Bruno de Meulder en Michiel Dehaene

Ars renovandi/mutandi

Proeve van een verbeelding van de Vlaamse territoriumstad

Het verborgen land is voor Vlaanderen een moeilijk en tegelijkertijd een bijzonder gemakkelijk thema. In de Nederlandse context komt er een extra sterk vergrootglas aan te pas om, in de verborgen spleten en kieren van het overgereguleerde territorium, een tussenland te vinden waar spontaniteit aarzelend en onzeker de kop kan opsteken. Vlaanderen daarentegen lijkt wel één continuüm van spontaniteit, één grote vrijplaats, één *terrain vague*. Het Atlasonderzoek dat OSA (Onderzoeksgroep Stedenbouw en Architectuur van de Katholieke Universiteit Leuven) sinds enige tijd in West-Vlaanderen uitvoert¹, ontleedt de gefragmenteerde Vlaamse territoriumstad, waar noties als stad en land, centrum en periferie, hiërarchie en nevenschikking, raster en rizoöm, zich voortdurend omkeren én atomiseren. Alles lijkt hier wel een tussengebied, twijfelend tussen zwart en wit, orde en wanorde, kracht en zwakte. Alles is én/én, nooit of/of. Grofweg valt het Atlasonderzoek in twee bewegingen uiteen: ontleden en inzetten, beschrijven en schrijven, demonteren en assembleren. Het is een fanatieke zoektocht naar sporen van (al dan niet voormalige) ordes (in lagen, enz.). Het is ook een (re)combinatiespel, een zoektocht naar de logica's voor een zinvolle re-assemblage. Kortom, het atlaswerk is een proeve van intertextuele arbeid.

Als de gefragmenteerde en complexe Vlaamse ruimtelijkheid één ding duidelijk maakt, dan is het wel het onvermogen van een zuiver modelmatige benadering in de gefragmenteerde territoriumstad. Daarmee is niet gezegd dat de instelling die achter dit Atlasproject schuil gaat louter volgend zou zijn. Tegenover het illusoire karakter van een modelmatige benadering plaatst het Atlaswerk van OSA de verbeelding. Niet de verbeelding van de vrije fantasie of inbeelding – die al snel vervalt in dogmatisch/dwangmatig geloof –, noch de verbeelding van de hoogst persoonlijke uitbeelding of expressie – die feitelijk religieus is van karakter, of zo men wil kunst. Maar de verbeelding gedacht als een iteratief proces, waarin gezocht wordt naar een hernieuwd en

geconcretiseerd verband met de werkelijkheid. Deze zoektocht probeert het midden te houden tussen de verlamme empirie en de vlucht in de utopie. De verbeeldende arbeid benoemt en wijst latent aanwezige elementen en patronen in de werkelijkheid aan, verzamelt halve zinsneden, micro-verhalen² als stof voor een nog ongeschreven verhaal. Deze arbeid is een iteratief en dialectisch proces, waarin verwante operaties elkaar afwisselen: verbeelding als reflectie, de constructie van een spiegel, verbeelding als toetsing, de constructie van een hypothese – de basis voor een scenario –, de verbeelding als projectie of speculatie over wat nog niet is, maar zou kunnen zijn. De poging om de werkelijkheid in een normerend model te vatten, wordt geruild voor een meervoudig beeld van de werkelijkheid waarbij op verschillende niveaus en in verschillende sferen naar aanknopingspunten wordt gezocht³. Het beeld van de stad dat daarbij voorop staat, is dat van de open stad, een uitnodiging om het permanent onvoltooid verhaal van de stad volledig te maken. Het gaat hierbij dus niet om de vlucht vooruit van de utopie/fantasie, maar om het vinden van omgangsvormen, het ver-beelden.

Het Atlasproject van OSA zet dan ook onwillekeurig in op de, evenzeer eeuwenoude, benadering van de stedenbouw: de regel⁴. Regels werken in twee richtingen: ze beperken maar hebben evenzeer een generatieve capaciteit/kracht. In de context van het thema 'verborgen land', is het uiteraard voornamelijk de generatieve kracht van regels die ons interesseert: welke regels zouden de transformatie en mutatie van de Vlaamse ruimte – deze éne grote vrijplaats, dit éne grote onverborgen land – kunnen leiden? Zo kan het Atlasproject opgevat worden als een zoektocht naar verborgen regels in de ongeschijnlijke wanorde van het Vlaamse stadslandschap. De veronderstelling is dat deze zich onthullen in het proces van ver-beelding – de iteratieve zoektocht naar aanknopingspunten, het dialectische reflectieproces. Het gaat er echter niet enkel om middels een iteratief reflectieproces te onthullen wat is, maar tegelijkertijd te laten zien wat zou kunnen zijn; geen onmogelijk alternatief dat deus ex-machina op het territorium wordt geprojecteerd, maar een mogelijke werkelijkheid, een maakbare werkelijkheid, die zich verscholen houdt in de

generatieve kracht van de regels (en in het allerbeste geval, hun eventuele verbuiging tot een poëtische werkelijkheid). Ver-beelden is omgaan met de werkelijkheid. In plaats van regels te bedenken, tracht het Atlasproject deze te onthullen en te doorgronden.

Bij nader inzicht laten de verschillende (aan de morfologie, het landschap, het project, het netwerk gerelateerde) *modi operandi* die de transformatie en mutatie van de Vlaamse ruimtelijkheid sturen, zich kennen als opgebouwd uit oxymora: vacatie én accumulatie, conglomeraat én stempel, het werk van *bricoleur* én ingenieur, erosie én integratie, productie én consumptie, parasiteren én structureren. De beschrijving van de Vlaamse ruimtelijkheid als het samengaan van tegenstellingen in de verschillende *modi operandi* moet niet begrepen worden als een open deur voor de vrijblijvende kakofonie, zoals de modelmatige (zowel modernistische als traditionalistische) clichématige lezing van het Vlaamse stadslandschap het steeds laat uitschijnen. Wél als een mogelijkheid tot minimale correspondentie en onverwachte harmonie tussen ogenschijnlijk disparate logica's. Harmonie ontstaat immers zoals alles uit de omgang met spanningsvelden, of met tegengestelde krachten (Heraclitus)⁵. De oxymora die in de combinatie van deze polaire modi schuilgaan zijn een potentiaal. Ze houden de belofte tot muziek in. Aldus ontstaan feitelijk verschillende, telkens lichtjes verglijdende en uit tegenstellingen opgebouwde conceptuele kaders, of zo men wil: registers die ingezet kunnen worden bij het sleutelen aan het Vlaamse stadslandschap; de uitwisseling tussen de ingenieurs en bricoleurs schuift over de lezing van het landschap als een collage van conglomeraten en stempels heen, en de accumulatie/vacatie van logica laat toe om zich nu eens parasiteerend dan weer structureerend in te schrijven. In deze verglijding zit de marge voor het nieuwe, de mutatie tot een nieuwsoortige figuur, een andersoortige structuur. Omgaan met het Vlaamse stadslandschap veronderstelt dan ook niet het produceren van één beeld, één concept, maar de dosering van een veelheid aan (intern contradictorische) conceptuele kaders.

In het polyfoon klankbord van de Vlaamse territori-

umstad, waarin dus steeds gelijktijdig verschillende, sterk uiteenlopende registers worden opengetrokken, ontstaat gedurende het ver-beeldingsproces de marge om een nieuwe melodische lijn in te voegen of gestalte te laten krijgen, die de territoriumstad vervolledigt. Dat is de inzet van het intertextuele Atlasproject, van de pendelbeweging tussen beschrijven en schrijven, demonteren en reassembleren.

Personalia Prof.dr.ir.arch. Bruno de Meulder is hoogleraar stedenbouw aan de Technische Universiteit Eindhoven en verbonden aan de Onderzoeksgroep Stedenbouw en Architectuur (OSA) van de Katholieke Universiteit Leuven.

Dr.ir.arch. Michiel Dehaene is postdoctoraal wetenschappelijk medewerker aan de Onderzoeksgroep Stedenbouw en Architectuur (OSA) van de Katholieke Universiteit Leuven.

1 Zie bijvoorbeeld: Meulder, B. de, en M. Dehaene (2001), *Atlas Zuidelijk West-Vlaanderen; Fascikel 1*, Kortrijk: Anno'02; Meulder, B. de, en T. Vandenbroucke (2004), *Zwevegem Transformator. Atlas Zuidelijk West-Vlaanderen; Fascikel 5*, Kortrijk: Leiedal. Op dit ogenblik wordt het prospectief atlasonderzoek verder uitgebouwd met onder meer een landschapsstudie over het kanaal Roeselare-Leie en een landschapsstudie van het interfluvium Leie-Schelde. Zie ook: Meulder, B. de, en M. Dehaene (2002), 'Hybride figuren in de nevelstad: retroactieve stedenbouw van het Vlaamse stadslandschap,' *de Architect* 12: 33-37; Meulder, B. de, en M. Dehaene (2003), 'Over bricoleren, kamperen en de kunst van het tuinieren. Bedrijven in het Zuid-West-Vlaamse landschap', *Achtergrond* 1: 25-44.

2 De term micro-verhaal is een vertaling van Bernardo Secchi's begrip 'micro-raconto'. Zie onder meer: Secchi, B. (1984), 'La forma del discorso urbanistico e il territorio', *Archivio di studi urbani e regionali*, 24.

3 Dit is wellicht het grootste onderscheid tussen het Atlasproject van OSA en het After Sprawl onderzoek over de hedendaagse stad van Xaveer De Geyter: Geyter Architects, X. de (2002), *After Sprawl. Research for the contemporary city*, Rotterdam/Antwerpen: NAI Uitgevers en de Singel.

4 Zie: Choay, F. (1980), *Le règle et le modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Parijs: Seuil.

5 'Ce qui s'oppose s'accorde; de ce qui diffère résulte la plus belle harmonie; tout devient par discorde' Héraclite, fragment 8, geciteerd op pagina 23 van: Berenstein, J. (2003), *Esthétique des favelas*, Parijs: L'Harmattan.

Methodiek **Op zoek naar tussenland**

In het voorgaande hoofdstuk bleek dat tussenland niet binnen de traditionele begrippenkaders van 'stad' en 'land' kan worden beschreven. Bovendien is als gevolg van de daar beschreven ontwikkelingen de ruimte niet langer uitsluitend te ordenen met ruimtelijke typering als woonwijk, industrieterrein, agrarisch of recreatiegebied. Op lokaal niveau kan het gebruik van gebouw tot gebouw verschillen. Zo kan een schuur naast de afrit van een snelweg een agrarische bestemming hebben, maar evengoed een inoorkartcentrum huisvesten. Op de kaart kan de schuur zijn ingetekend in landbouwgebied, in feite maakt de racebaan eerder deel uit van de recreatieve structuur van de omgeving. Het gebruik van de ruimte is niet statisch en onveranderlijk, maar voortdurend aan transformatie onderhevig. Vele kleine veranderingen samen kunnen tot gevolg hebben dat een gebied geleidelijk een ander karakter krijgt.

Het is lastig grip te krijgen op dit soort langzame veranderingen. Of, zoals de Amerikaanse architect Stan Allen het formuleert: 'In order to describe or to intervene in this new field we need representational techniques that engage time and change, shifting scales, mobile points of view and multiple programs. In order to map this complexity, some measure of control may have to be relinquished' (Allen 2000: 40). Ontwikkelingen kunnen slechts worden getraceerd wanneer ze over een langere termijn en op verschillende schaalniveaus worden bekeken. Om te begrijpen hoe een gebied op regionale schaal een ander karakter krijgt, moet ook worden gezocht naar veranderingen op lokale schaal.

In dit hoofdstuk formuleren we de verschillende onderdelen van de onderzoeksmethode die we in deze studie volgen. Uitgangspunt is dat tussenland niet wordt beschouwd als iets marginaals aan de randen van stad en land, maar centraal wordt gesteld. Bovendien gaat de aandacht niet uit naar een statisch eindbeeld, maar naar de transformatie die tussenland doormaakt.

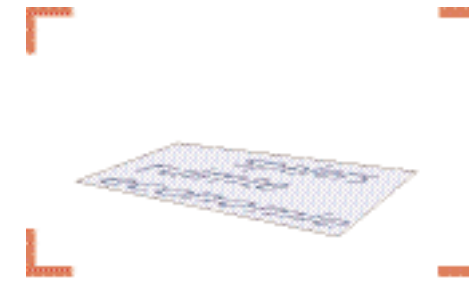
Onderzoeklijnen: economie, ruimte en spelers

Om inzicht te krijgen in de voorwaarden en omstandigheden waaronder tussenland ontstaat en zich ontwikkelt en in de eigenschappen ervan, volgen we drie lijnen. In aansluiting op de in het vorige hoofdstuk behandelde ontwikkelingen en debatten leggen we ons toe op:

- regionale economische transformaties,
- de ruimtelijke ondergrond en
- spelersconstellaties (afb. *Methodiek*).

Voordat in de volgende twee paragrafen de ruimtelijke ondergrond aan bod komt, gaan we eerst kort in op de regionale economie en spelersconstellaties. De Amerikaanse stadsonderzoekster Jane Jacobs (1984) leverde al in 1984 kritiek op economen die voornamelijk in termen van nationale economieën denken. Zij stelt dat de meeste naties juist bestaan uit een verzameling van verschillende economieën en dat daarom niet van *de* nationale economie kan worden gesproken. Voorspellingen van bijvoorbeeld de werkloosheid of de economische groei in een land als geheel hebben voor Jacobs weinig waarde. Eenheid van economie moet niet nationaal maar juist regionaal worden

Methodiek
© RPB/AVL



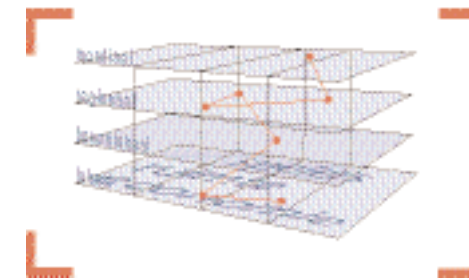
Economie, ruimte, spelers

Studiegebied



Ontwikkeling door de tijd

Studiegebied



Schaalniveaus

Studiegebied

gezocht. Aan de regionale economie voegen wij een mondiale component toe. In het vorige hoofdstuk bleek immers dat regionale economieën niet alleen verbanden hebben met regio's binnen de eigen natie, maar dat zij steeds nadrukkelijker ook in een mondiale context functioneren.

64

In de geografie worden verscheidene verbanden gelegd tussen de regionale en de mondiale economie (De Pater 2002: 103-123). Men onderscheidt onder meer clusters, industriële districten en netwerken als regionale eenheden die over de hele wereld relaties aangaan met andere regio's. Netwerken bestaan uit stromen en stroomgebieden. Stromen zijn de routes waarlangs mensen, goederen en informatie zich verplaatsen. Vaak zijn dit infrastructuur als autowegen, maar uiteraard wordt ook het wereldwijde web steeds belangrijker. Stroomgebieden vormen de begrenzingen waarbinnen de stromen lopen. Stromen overschrijden vaak de grenzen van regio's en kunnen zich uitstrekken over de hele wereld.

Binnen de verschillende regio's vinden we clusters en districten. Clusters zijn concentraties van bedrijven die mogelijk, maar niet noodzakelijk, samenwerken. De concurrentiepositie van deze bedrijven kan steviger worden doordat samenklontering de verbindingen tussen bedrijfstakken met betrekking tot grondstoffen, eindproducten en diensten verbetert. Industriële districten kenmerken zich door veelvuldig onderling contact en geografische nabijheid van bedrijven uit dezelfde tak, de aanwezigheid van sociaal kapitaal en een innovatief milieu. Er bestaan lokale netwerken van kleine bedrijven die elk in een bepaald onderdeel van een productieproces zijn gespecialiseerd. Een cultuur van onderling vertrouwen en saamhorigheid, vaak gebaseerd op familiebanden, vormt het sociaal kapitaal. Door het vertrouwen is het niet nodig veel te investeren in controle van elkaar en van werknemers. Mooie voorbeelden van dergelijke industriële districten zijn te vinden in het zogenaamde Derde Italië, waar verschillende steden en dorpen hun eigen kenmerkende industrie hebben. Het industrieel district heeft op de wereldmarkt het voordeel van herkenbaarheid. In plaats van een afzonderlijk bedrijf is het de regio die wordt geassocieerd met een bepaald product.

Naast een morfologische en economische analyse van tussenland wil deze studie ook inzicht geven in de manier waarop tussenland wordt georganiseerd. Wie zijn in de transformatieprocessen de spelers en hoe handelen zij? De bestuurskunde onderscheidt verschillende groepen spelers: overheid, bedrijven, burgers en belangengroeperingen (Dammers e.a. 2002: 21). Voor inzicht in het ontstaan van tussenland is het van belang te weten welke van deze groepen veranderingen initiëren. Zoals we zagen, neemt in de Nederlandse ruimtelijke ordening de overheid deze rol graag op zich. In het tussenland lijkt dat echter niet het geval te zijn. We brengen in kaart welke partijen belangen hebben in een gebied, hoe zij zich organiseren en of de verhoudingen tussen partijen ooit anders zijn geweest. De verhoudingen tussen spelers geven we op lokaal niveau weer in een model (afb. *Spelersmodel*). Het spelersmodel wordt samengesteld met behulp van gegevens uit veldonderzoek, informatie van overheden en bedrijven, en analyses van economische en demografische data. Door het aantal woningen, vestigingen van bedrijven en arbeidsplaatsen in verschillende periodes te inventariseren, wordt het mogelijk de dynamiek van processen in het tussenland in kaart te

Spelersmodel

© RPB/AVL

Indicatie invloed speler



Actieve speler



Activiteiten speler beëindigd



Eenzijdige relatie



Wederzijdse beïnvloeding



Conflict



Relatie onderbroken



Hinder



Lokale overheid



65

brengen. Met deze detailstudies worden de processen achter het ruimtelijk fenomeen ontrafeld.

Van microstudie tot regiostudie

66

Wij verwachten tussenland op plaatsen waar economische, ruimtelijke of bestuurlijke ontwikkelingen plaatsvinden (zie vorige hoofdstuk). Dat kunnen grote veranderingen zijn op mondiale schaal, maar evenzeer veel kleinere aanpassingen in de lokale situatie. Beide staan met elkaar in verband. Nieuwe markten kunnen nieuwe vervoersstromen en nieuwe vestigingen van grote internationale ondernemingen op gang brengen. Deze beïnvloeden inrichting, bebouwing en gebruik op lokale schaal en zorgen ervoor dat aanwezige spelers zich anders gaan gedragen of dat nieuwe spelers worden aangetrokken. Langs een nieuwe snelweg verschijnt naast een boerderij bijvoorbeeld een vestiging van een Zweeds meubelconcern. Veranderingen als deze duiden op dynamiek in een bepaald gebied. Daarom hebben ze een signaalfunctie bij de keuze van onze onderzoeksgebieden.

Tussenland kan het best in kaart worden gebracht op diverse schaalniveaus. In onze gebiedsanalyses onderscheiden we de lokale, bovenlokale en regionale schaal. Op lokaal niveau gaan we op zoek naar functieveranderingen. Deze bevatten aanwijzingen voor de richting van verder onderzoek op hogere schalen. En omgekeerd. Op grond van transformaties in economie, ruimtelijke patronen en organisatievormen op bovenlokale, regionale en zelfs mondiale schaal kunnen we veranderingen verwachten in lokale situaties.

Om verschillende regio's met elkaar te kunnen vergelijken is een nadere specificatie van het begrip 'regio' nodig. Traditioneel wordt de regio gezien als middel om ruimtelijke (ver)spreiding weer te geven in kaartvorm. De regio zou een gebied zijn dat van de buitenwereld kan worden afgebakend. Grotere gebieden zijn een lappendeken van regio's. De kritiek op deze visie is dat zij te statisch is (De Pater 2002: 45-46). Tegenstanders van deze statische benadering zien de regio als onderdeel van een groter mondiaal systeem. De relaties die de regio daarmee onderhoudt bepalen haar karakter. In het onderzoek naar tussenland sluiten we ons daarbij aan. Daarnaast zoeken we aansluiting bij twee andere benaderingen. De regio heeft nadrukkelijk een historische dimensie. Verschillende historische ontwikkelingen – economische, maar evenzeer sociaal-politieke – laten hun sporen na. Datzelfde geldt voor de kleinschalige, lokale initiatieven waarop vaak in verband met het industriële district wordt gewezen. Ook zij dragen bij aan de identiteit van de regio en aan de wijze waarop ze functioneert en wordt ingericht.

Om de regio in kaart te brengen, hanteren we de schaal 1:250.000. Op die schaal zijn bebouwingsconcentraties en grotere wegen zichtbaar. We brengen gebieden in beeld die een bepaald soort economisch regime gemeenschappelijk hebben, bijvoorbeeld dat van het Derde Italië of van mijnen en zware industrie. Binnen de regio zoomen we in op het bovenlokale en lokale niveau. Bovenlokaal (kaart 1:40.000/50.000) zijn bebouwingsblokken goed te zien, lokaal (variërende schaal) kunnen individuele woningen en bedrijven worden aangewezen (afb. *Drie schaalniveaus*).

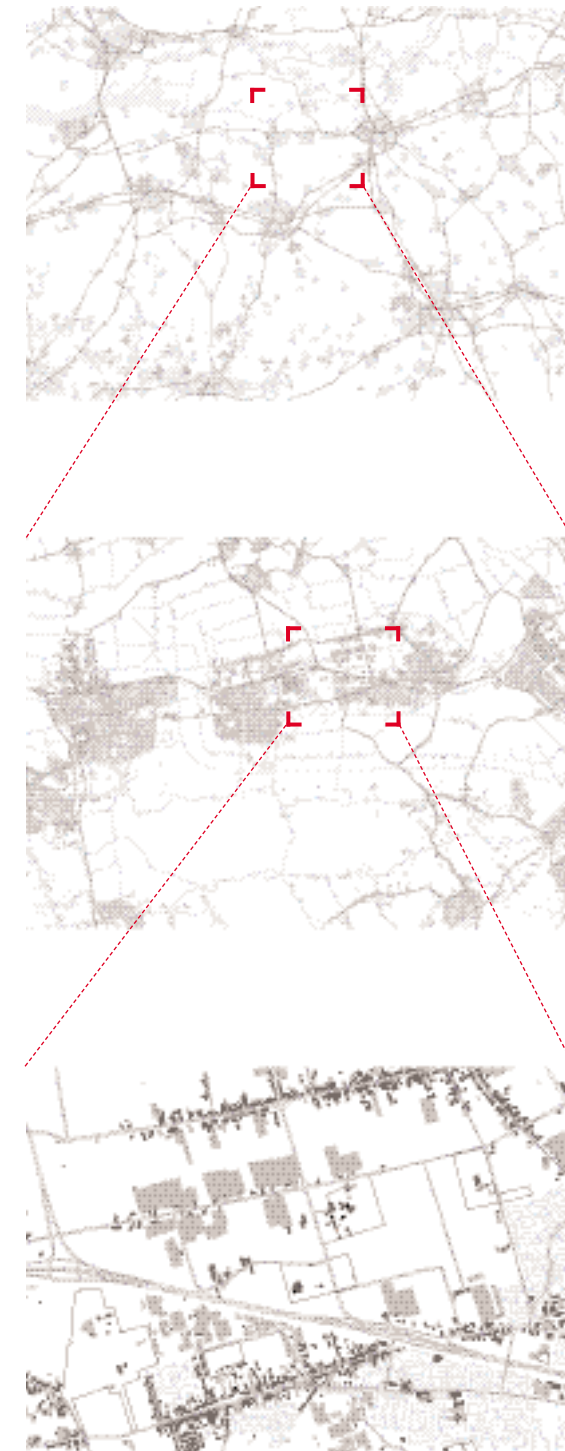
Drie schaalniveaus

© RPB/AVL

Regionaal 1:250.000

Bovenlokaal 1:50.000

Lokaal 1:25.000



67

Elk van de schaalniveaus biedt specifieke mogelijkheden om het tussenland te onderzoeken. Op het regionale niveau gaan we bijvoorbeeld in op de betekenis van infrastructuur, terwijl we op lokale schaal bekijken welk gebruik afzonderlijke gebouwen herbergen. Ook de Vlaamse ingenieur-architect Bruno de Meulder werkt op verschillende schaalniveaus. In zijn inspirerende studie naar de Vlaamse gemeente Wevelgem behandelt De Meulder opeenvolgend de inbedding van Wevelgem in het 'regionaal stadslandschap', de plaats Wevelgem zelf en uiteindelijk het niveau van de straat. Hij vergelijkt zijn studie met de bouw van een 'doorsnee Belgisch huis', dat door generaties van bewoners is gebouwd, veranderd en verbouwd. 'Een goed project voor zo'n huis probeert de vreemde topografie eigen aan zo'n bouwsel te lezen en er de kansen in te ontdekken'. Kansen om al dan niet subtiele veranderingen aan te brengen (De Meulder en Devisch 2002: 11). Waar De Meulder met de opgedane kennis gebieden wil transformeren, stellen wij ons ten doel te laten zien hoe tussenland op verschillende schaalniveaus functioneert en hoe het zich door de tijd ontwikkelt.

Behalve De Meulder zijn er ook andere onderzoekers die op verscheidene schaalniveaus geleidelijk ontstane ruimtelijke veranderingen bestuderen. Hun werk is op een aantal punten een bron van inspiratie voor onze methode van onderzoek. Architect en onderzoeker Raoul Bunschoten en zijn onderzoeksverband Chora gebruiken de term '*urban flotsam*' ofwel stedelijk wrakhout. Hiermee beschrijven zij een vorm van verstedelijking die ontstaat onder invloed van mondialisering. Dit wrakhout heeft volgens Bunschoten de verschijningsvorm van 'eeuwig veranderende clusters' met een complexe dynamiek (Bunschoten 2001: introductie). Om deze voortdurende verandering zichtbaar te maken, bestudeert Chora concrete gebieden. Bunschoten ontwikkelde een methode om de verandering van de morfologie en de rol van verschillende partijen daarin te achterhalen. Via veldwerk zoekt hij naar de invloed van mondiale processen op de lokale omgeving, om deze vervolgens modelmatig weer te geven. Op basis van deze kennis bedenkt hij scenario's voor omgang met *urban flotsam* met als doel één van de scenario's uit te voeren. Wij ontwikkelen geen scenario's, laat staan dat we er een uitvoeren, maar met Bunschoten onderkennen we het grote belang van veldwerk. Niet alleen om morfologische veranderingen en veranderingen in functie op te sporen, maar ook om spelers te identificeren en inzicht te verwerven in hun handelwijzen.

Inductief en deductief

Tussenland wordt in dit onderzoek niet alleen geanalyseerd op diverse schaalniveaus, maar ook benaderd vanuit verschillende standpunten. Enerzijds nemen wij transformaties waar door observatie in het veld. Het daadwerkelijk gebruik van een terrein of gebouw is immers op kaarten moeilijk te ontdekken. Als bovendien veranderingen in een gebied elkaar snel opvolgen, zijn kaarten al gauw niet meer accuraat. Niet alleen om greep te krijgen op de concrete ruimtelijke ondergrond moet je het veld in, ook de verhoudingen tussen spelers zijn voor een belangrijk deel slechts op te maken uit veldwerk en interviews. Anderzijds analyseren wij tussenland op afstand. Door het van

buitenaf, achter ons bureau, aan de hand van bijvoorbeeld kaartmateriaal (GIS), literatuuronderzoek en statistische gegevens te bestuderen, vallen ruimtelijke patronen te ontdekken die op het maaiveld niet opvallen. Deze inductieve en deductieve werkwijzen vullen elkaar aan. De gang in de gebiedsanalyse gaat van veld naar kaart, van klein naar groot, van interview naar literatuur, van specifiek naar algemeen. En omgekeerd. Verschijnselen op een hoger schaalniveau vormen een kader waarin ontwikkelingen op lager niveau zijn te begrijpen. Alleen zo wordt tussenland geleidelijk aan herkenbaar.

Voor het veldonderzoek kozen we een systematische methode van fotograferen. Fotografie brengt niet alleen de ruimte in beeld, maar geeft ook een idee van het gebruik en het leven op een bepaalde plek. Zij kan bovendien veranderingen zichtbaar maken die in de loop der tijd zijn aangebracht. Meer dan kaartmateriaal toont een momentopname zo toch dynamiek. Om een locatie vast te leggen, fotograferen we deze vanuit één punt in het rond (360°). Details uit zo'n panorama tonen specifieke fysieke kenmerken van de ruimte en lichten spelers uit terwijl zij in hun eigen omgeving actief zijn. In sommige gevallen zijn details de lokale uitdrukking van regionale en zelfs mondiale ontwikkelingen. De ruimtelijke ondergrond en functies en gebruik worden ingetekend op kaart. Deze methode passen we in elk studiegebied toe, zodat resultaten onderling goed kunnen worden vergeleken.

Een bekende fotostudie naar geleidelijke ruimtelijke veranderingen is die van de Italianen Gabriele Basilico en Stefano Boeri. Deze fotograaf en architect onderzoeken samen het verstedelijkte leven in Italië. Volgens Boeri lijkt de stad naar het platteland te zijn uitgewaaid. Het verschil tussen centrum en periferie is niet langer duidelijk, zodat een *città diffusa* ontstaat, een vorm van grootschalige verstedelijking die we in het vorige hoofdstuk onder de naam 'nevelstad' hebben besproken. Hiermee geconfronteerd, spreken stedenbouwkundigen en architecten van chaos, een oordeel dat volgens Boeri een direct gevolg is van hun benadering. Die chaos is namelijk het resultaat van de blik op afstand. Ze bestaat veel minder (of helemaal niet) in de ogen van bewoners of onderzoekers die een gebied binnengaan om het te observeren (Boeri 1998: 23).

Boeri spreekt van een crisis onder stedenbouwkundigen en architecten. Van ver zien die stedenbouwkundigen en architecten een homogeen veld, terwijl daarbinnen een grote variëteit aan vormen en functies is te vinden. Om deze op te sporen, zijn topografische kaarten niet voldoende. Boeri en Basilico trekken het veld in en benutten de landschapsfotografie om minutieus kleine veranderingen in het stedelijk weefsel zichtbaar te maken. Bij deze benadering sluiten wij ons aan, met één kanttekening. Waar Boeri zich fel lijkt te verzetten tegen elke blik op afstand, zien wij daarin juist een aanvulling op veldonderzoek en fotografie op locatie. In onze methode zijn analyse op afstand en observatie in het veld complementair.

Bestaande benaderingen voorbij

70

Ook andere projecten en publicaties stellen richtingen voor die op sommige punten vergelijkbaar zijn met de bovenbeschreven benadering. Ondanks deze verwantschap zijn er echter belangrijke verschillen. Zo trachtte het EU-project Urban Catalyst, dat liep van voorjaar 2001 tot voorjaar 2003, strategieën te ontwikkelen voor het tijdelijke gebruik van niet benutte terreinen (Urban Catalyst 2004). Urban Catalyst hield zich echter bezig met plekken in de stad. *Plekken*, dus geen grotere velden of zelfs regio's. Plekken bovendien *in de stad*, dus niet in tussengebieden in het grotere verstedelijkte landschap. Daarnaast richtte het project zich nadrukkelijk op terreinen die tijdelijk geen (economische) functie vervullen of zelfs braak liggen, zoals oude fabrieks-terreinen. Gebruikers daarvan zocht Urban Catalyst primair in de hoek van activisten en drop-outs, potentiële partners in de hoek van kunst en cultuur. Daarmee presenteerde het project zich vooral als stimulans voor de bekende broed- en vrijplaatsen in de grote stad.

Bezig met dezelfde soort plekken, maar minder praktijkgericht is *Spaces of uncertainty* van de architecten Kenny Cupers en Markus Miessen. Het boek besteedt aandacht aan de restruimten van Berlijn, omschreven als *Dead Zones*, *Voids*, *Absence*, *No-Man's Land* en *Free Space* (Cupers en Miessen 2002: 79). De auteurs pleiten ervoor deze stedelijke publieke ruimten niet als doods en leeg te beschouwen, maar als levendig en vol van kansen. Er gebeurt van alles, van illegale markten tot legale handeltjes, van tijdelijke recreatie tot permanent parkeren, van toevallige ontmoetingen tot heimelijke afspraken. Deze activiteiten laten in de *terrain vagues* hun sporen na. Deze uitwissen door middel van masterplanning zou verlies van velerlei lokale betekenissen inhouden. Cupers en Miessen gebruiken de metafoer van de marge rondom een volgeschreven pagina: leeg, maar wel met allerlei krabbeltjes, kritische vragen en commentaar (zie Cupers en Miessen 2002: 94-96, 103).

Spaces of uncertainty bevat zeker lezenswaardige passages over een nieuwe conceptualisering van marginale ruimten, maar net als Urban Catalyst bestudeert het (binnen)stedelijke plekken en besteedt het voornamelijk aandacht aan randgroepen, zoals krakers en activisten. Gebieden voorbij de grenzen van de stad en bewoners en gebruikers die meer *mainstream* opereren, blijven goeddeels buiten beschouwing. Een ander belangrijk verschil is dat *Spaces of uncertainty* een politiek-theoretisch manifest wil zijn en als zodanig lijdt aan een kwaal waaraan dit soort teksten wel vaker lijdt. Zeker aan het eind verzandt het betoog in goedbedoeld, maar naïef idealisme, waarbij quasi-filosofische diepzinnigheid niet wordt geschuwd. Cupers en Miessens betoog loopt daardoor het gevaar eenvoudig terzijde te worden geschoven.

In dit opzicht staat planoloog Han Wezenaar steviger met beide benen op de grond. In *Buiten westen* (1994) bestudeert hij het karakter van de stadsrand met als doel een nieuwe planologische benadering van gebieden rondom de stad. Wezenaar constateert dat in die gebieden de traditionele Nederlandse ruimtelijke planning buiten westen ligt. Het wordt tijd voor een planologie die recht doet aan de eigen aard van stadsrandgebieden (zie Wezenaar 1994: 9, 16, 245). Op een aantal punten is Wezenaars betoog

1. Wezenaars aanpak is gebaseerd op een cirkelredenering. Hij ontleent zijn ideaaltype aan literaire bronnen, van Bordewijk tot Biesheuvel, van Boon tot Lampo. Uit de kwaliteiten van stadsranden in hun werk distilleert hij het in zijn ogen centrale kenmerk van deze gebieden: avontuur. Om te onderzoeken of dit avontuur ook in werkelijkheid de stadsrand karakteriseert, gaat hij vervolgens op zoek naar een 'zo ideaal mogelijk' gebied, een gebied dat zoveel mogelijk elementen bevat uit de gebruikte literaire bronnen. Geen wonder dus dat hij na bestudering van dat gebied kan concluderen dat er 'een grote overeenkomst' is 'tussen "theorie" en praktijk', dat het bestudeerde gebied kortom even avontuurlijk is als op grond van de literatuur kon worden verwacht (zie Wezenaar 1994: 161, 181).

verwant aan het onze. Zo is een belangrijk uitgangspunt dat stadsrandgebieden niet moeten worden beschouwd als rommelige ongerijmdheden tussen stad en land. Wezenaar stelt ze centraal. Ze zijn een belangrijke schakel in de ruimtelijke dynamiek en maken deel uit van de dagelijkse leefwereld van velerlei bewoners en gebruikers. Als zodanig voorzien ze in uiteenlopende behoeften. Hoewel *Buiten westen* net als Urban Catalyst en *Spaces of uncertainty* een bijzondere belangstelling toont voor vrijbuiters, heeft het ook oog voor meer reguliere activiteiten zoals de hond uitlaten, het bouwen van woningen en het starten van een bedrijf.

Wezenaar trapt echter in een valkuil die we in dit onderzoek nadrukkelijk willen omzeilen. Hoewel hij zegt zijn stadsrandgebieden 'levensecht' te willen benaderen, is begin- en eindpunt van zijn betoog 'het ideale stadsrandgebied' (zie Wezenaar 1994: 38, 51, 122, 134, 161 [cursivering AVL]).¹ Dat komt tot uitdrukking in merkwaardige redeneringen als de volgende: 'De eigenzinnige werkelijkheid van stadsrandgebieden dient tot uiting te komen. We gaan daarom uit van het ideale stadsrandgebied' (Wezenaar 1994: 38, [cursivering AVL]). 'Zoals bekend', voegt Wezenaar daaraan toe, 'is het ideaaltype een gedachteconstructie waarbij de essentieel geachte kenmerken van een verschijnsel op de voorgrond zijn geschoven teneinde het beter te leren kennen'. De vraag luidt echter wat we zo precies leren kennen. Het antwoord is helder: eerder Wezenaars gedachteconstructie dan de werkelijke situatie aan de randen van de stad. *Buiten westen* richt de aandacht op veelvormigheid en dynamiek, op hoe lokale spelers zonder veel overheidsbemoediging akkoorden sluiten en inspelen op veranderlijke, tijdelijke omstandigheden, maar lijkt tegelijkertijd deze weerbarstige werkelijkheid op afstand te willen houden.

Dat is precies wat we in onze studie willen vermijden. Pas nadat we in de nu volgende hoofdstukken de verschillende gebieden hebben onderzocht, kunnen we algemener conclusies trekken. Conclusies over het ontstaan en de ontwikkeling van tussenland, de eigenschappen ervan en vervolgens over zijn potenties.

71

Benjamin Davy

Turbulent boundaries

Boundaries are essential for the conception of space. Spaces exist because of their boundaries, and we can hardly imagine unlimited space. As we distinguish spaces, we think about boundaries: Political boundaries, a river, the horizon, the frame of our perception. Obviously, some boundaries are more prominent than others. We cannot look at a political map without noticing boundaries which separate national territories. Also, the fences between detached single family houses in our suburbs remind us of the boundaries of ownership. We do not have to check the land register to know that these boundaries exist, yet we know that one of these enclosed parcels of land is, or one day could be, ours. Other boundaries are less prominent, and we cannot look them up on any official map. Many people still do not acknowledge the infamous glass ceiling that keeps women or racial minorities from advancing to certain career levels. Also, we know little about these areas on the wrong side of the tracks, uncharted in our mind maps, but is it not convenient that a barrier separates 'us' from 'them'?

Since there is more than one kind of space, there are several kinds of boundaries. Countries are delimited by national boundaries, cities by city limits, regions by regional boundaries. Privately owned land comes in all shapes and sizes, yet no parcel comes without a boundary. Urban spaces are defined by a street grid, housing tracts, public squares, factory walls. Markets and other spaces of economic exchange have economic boundaries. Our neighborhood, our peer group, or other social spaces are defined by complicated social boundaries.

Spatial boundaries create spatial order and a sense of belonging. Nationality, ownership, team building, or racial discrimination are cultural practices which use boundaries as tools of inclusion and exclusion. We would be irritated to learn that our passports are *mostly* Dutch, that we own *approximately* this piece of land, or that our children have been *probably* admitted to a prestigious university. Being put into such a situation, we try to ascertain where we stand. Certainly, it would be a grueling experience if we had to endure such

a liminal state for long. We feel unsafe not knowing whether we are 'in' or 'out'.

With respect to most boundaries, we often apply a concept of linear boundaries. According to this concept, a boundary is more or less a straight, clear-cut line that separates one thing from the next. We know that boundaries sometimes are fuzzy, disputed, or temporary; however, we also assume that these are exceptions. Ideally, boundaries are rather perfect lines which help us separate and divide, include and exclude, possess and not possess things. People, who believe in linear boundaries, suppose that the ideal city resembles a medieval town enclosed by ramparts and walls, and that good fences make good neighbors.

Actually, spatial boundaries frequently are not linear. Rather, different kind of spaces — political, economic, social, cultural spaces — create a confusing mixture of overlapping territories with turbulent boundaries. As long as we maintain our faith in linear boundaries, these turbulent boundaries seem alarming to us. Only occasionally, we appreciate turbulent boundaries: ethnic food restaurants, exotic holiday adventures, an unexpected encounter with an intriguing stranger. Most of the times, however, we rather insist that boundaries be linear and territories cleanly separated from each other. This is a particularly sad trait in planners and architects. In fact, urban and regional design has to help utilize turbulent boundaries for they do not only result in empty, abandoned, haphazard spaces.

Turbulent boundaries — signifying many rationalities — emerge where different kinds of spatial uses meet. They create places of many possibilities. Next to the railroad track, we do not find an urban wasteland, but the opportunity for a pet cemetery, an allotment garden, or a garage where somebody is about to invent the next step in information technology. Migrants use the deserted drive-in cinema as their weekly market, and after dark it turns into the mating ground for local teenagers. The Ruhr cities have developed acres of brownfields into attractive industrial heritage sites. Also, as the sociologist Zygmunt Bauman explains in his book *Liquid modernity* (2000: 103): 'Many empty spaces are, in fact, not just unavoidable waste, but necessary ingredients of another process: that of

the mapping of space shared by many different users'. Turbulent boundaries make urban and regional spaces a little less distinct, less well-ordered, less hierarchical. This helps us understand why medieval city walls can no longer offer blueprints for contemporary urban development. Instead, turbulent boundaries explain why we do not need fences to cope with the mixed jumble of neighborhoods in a postmodern age. Should we, as planners and architects, mourn the loss of linear boundaries? It would be probably better to study, and manage, the constant challenges to the shape and use of territories. Perhaps we should fall in love with turbulent boundaries.

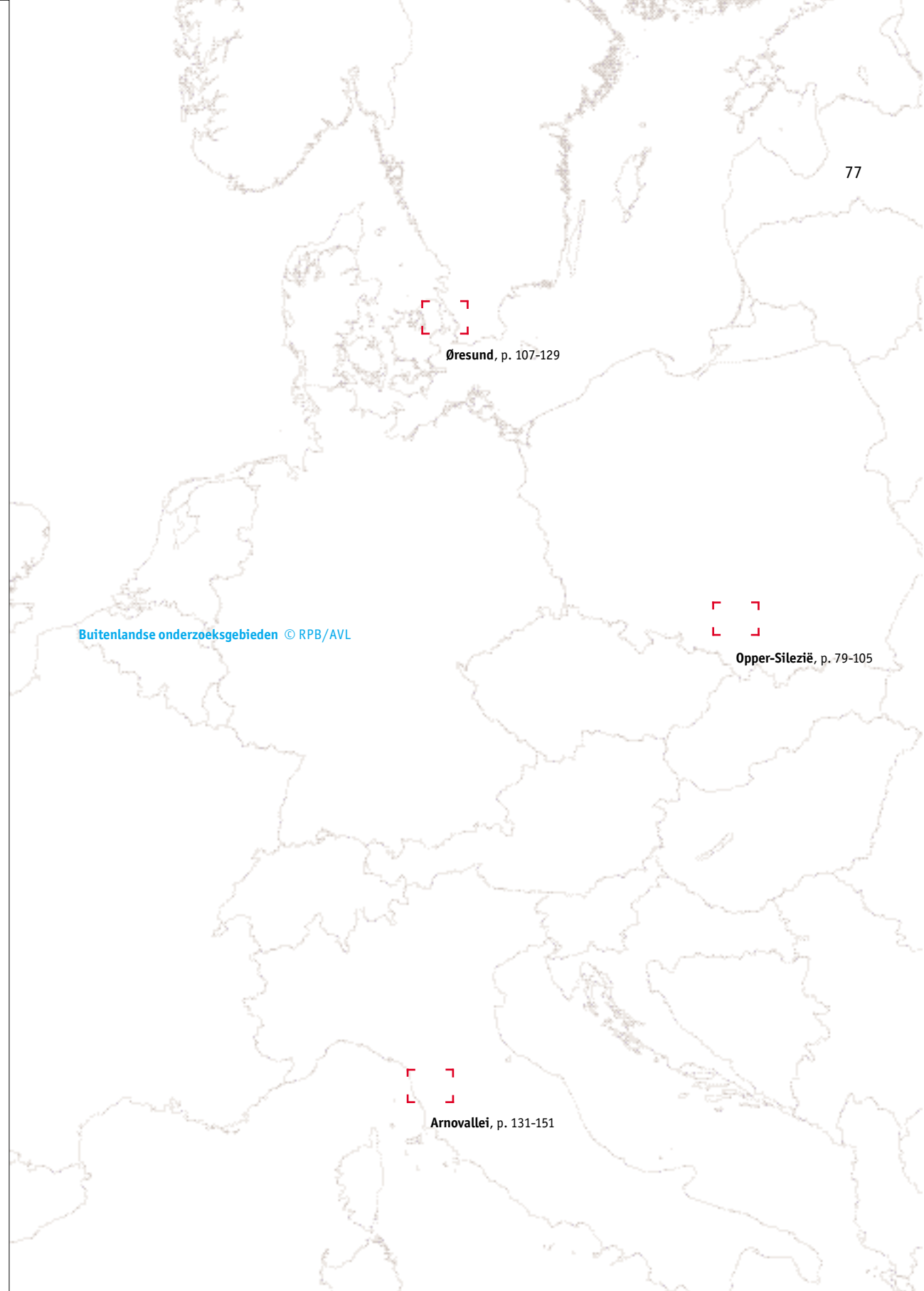
Personalia Benjamin Davy is professor for land policy and land management at the University of Dortmund, School of Planning. As the head of the project 'Städtereion Ruhr 2030', he fell in love with turbulent boundaries.

Europa **Tussenland ontdekt**

Regionale gebiedsanalyse

76 In dit hoofdstuk stellen we drie buitenlandse regio's centraal (afb. *Buitenlandse onderzoeksgebieden*). Regio's die wat betreft economische transformatie, ruimtelijke ondergrond en bestuurlijke organisatie uiteenlopen: achtereenvolgens Opper-Silezië, Øresund en de Arnovallei. In het Poolse Opper-Silezië ligt een verstedelijkt gebied met mijnen en industrie, waar na een grote economische crisis en de val van het communisme nieuwe wegen worden ingeslagen. De Øresundregio bevindt zich in de georganiseerde welvaartsstaten Denemarken en Zweden, in de omgeving van Kopenhagen en Malmö, waartussen recent een vaste oeververbinding is aangelegd die economische veranderingen doet verwachten. In de Arnovallei in Italië, een land met weer een heel andere bestuurlijke traditie, vinden we een verzameling steden in een oud cultuurlandschap waar de economie bijzonder goed draait.

Volgens de in het vorige hoofdstuk uiteengezette methode gaan we zowel inductief als deductief te werk. We behandelen drie schaalniveaus: lokaal, bovenlokaal en regionaal, die al naar gelang de aard van de gebieden in wisselende volgorde aan bod komen. Leidraad zijn de vragen uit de inleiding: waar en onder welke omstandigheden en voorwaarden ontstaat en ontwikkelt tussenland zich en welke eigenschappen karakteriseren het?



Polen **Opper-Silezië**





Polen: Opper-Silezië

84 In het midden-zuiden van Polen, in Opper-Silezië, ligt een band van steden, waaronder Gliwice, Zabrze, Bytom, Chorzów, Katowice en Sosnowiec (afb. *Steden Silezië*). Deze stedenband is ontstaan dankzij grote voorraden steenkool en ertsen in deze regio (Liebmann 1989). Tot halverwege de negentiende eeuw was Opper-Silezië een dunbevolkt gebied. De mijnen en de staalindustrie konden pas op grote schaal worden ontwikkeld nadat omstreeks 1850 een spoorlijn was aangelegd van Berlijn naar Opper-Silezië. Het mijngebied lag in de uiterste zuidoosthoek van Silezië. De grens liep even ten oosten van Katowice (Kinder en Hilgemann 1967: 42-43, 60-61, 76-77) (afb. *Verschuivende grenzen Silezië*).

Na de val van het communisme en door nieuwe internationale economische ontwikkelingen is het karakter van het gebied de laatste jaren danig aan het veranderen. Hieronder beschrijven we eerst de geschiedenis van de regio. Vervolgens zoomen we in op tussenland op lokale schaal, om te besluiten met de ontwikkeling daarvan op bovenlokale schaal.



^ **Steden Silezië** 1:625.000 © RPB/AVL en Corine Land Cover

v **Verschuivende grenzen Silezië** 1:625.000 © RPB/AVL, Corine Land Cover en Kinder en Hilgemann (1967)



Mijnen, staal en spoorwegen¹

Het gebied waar tegenwoordig de stedenband is te vinden, bestond voor de komst van de mijnen en de staalindustrie uit bos en overwegend onvruchtbaar land. Er lagen slechts twee oudere, kleine steden: Gliwice in het westen en Bytom in het noorden. Beide waren ontstaan in de late middeleeuwen, mede op initiatief van Duitsers die in de dertiende en veertiende eeuw in groten getale naar het oosten trokken om land in cultuur te brengen. In de directe omgeving van Gliwice en Bytom lagen landbouwgronden, omringd door bos. Toen omstreeks 1850 de spoorlijn werd aangelegd, verrezen in dat bos binnen korte tijd vele mijnen en staalfabrieken. Rond deze industrie werden woningen gebouwd voor arbeiders (Kraus 1959).

De mijnen en de staalfabrieken 'hingen' aan het spoor waarlangs de gewonnen voorraden werden afgevoerd, de nederzettingen aan de industrie (afb. *Industrie en spoorlijnen Silezië*). Zo ontstonden plaatsen als Zabrze, Ruda Slaska, Chorzow en Katowice. Vaak niet meer dan een verzameling losse buurten, zoals in Ruda Slaska, maar in sommige gevallen, bijvoorbeeld Katowice, ontwikkelde zich een stedelijk centrum. Omstreeks 1900 behoorde Opper-Silezië tot de belangrijkste mijn- en staalgebieden van Europa (De Vries 2000: 254-260). Duitse grootindustriëlen hadden er de touwtjes in handen en het Duitse Rijk nam het staal af. Gliwice heette Gleiwitz, Bytom Beuthen. Chorzow was Königshütte, Zabrze Hindenburg. Niet lang na de Eerste Wereldoorlog vond echter een grenscorrectie plaats. Alleen het westelijke deel met Bytom, Zabrze en Gliwice bleef in Duitse handen; de rest werd Pools (Esser 1998).

Het spoorwegnet werd uitgebreid in oostelijke richting. De eenzijdige gerichtheid op het westen was verleden tijd. In gebieden ten oosten van de voormalige grens van Duits Silezië, zoals Sosnowiec en omgeving, verschenen nieuwe mijnen en hoogovens. Maar in 1939 namen de Duitsers het gebied weer in. Het leverde immers grondstoffen die onmisbaar waren voor de Duitse oorlogsindustrie.

De communisten en hun erfenis

Na de Tweede Wereldoorlog werd heel Silezië Pools en al snel ook communistisch (Kinder en Hilgemann 1967: 154-155, 230-231, 248-249). De Duitsers moesten verdwijnen, maar dit was gemakkelijker gezegd dan gedaan. Zij woonden immers al eeuwenlang in Silezië en hadden zich deels met de plaatselijke bevolking gemengd. Een ander deel van de bevolking waarmee het nieuwe bewind moeilijkheden kreeg, was een grote groep arbeiders die zich vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw had ontwikkeld tot een speciaal soort Sileziër. Deze streekbewuste arbeiders waren goed georganiseerd in vakbonden en moesten weinig hebben van de Poolse communisten (Löffler en Wehling 1986).

Om de zelfverzekerde Silezische arbeiders er onder te krijgen trok het nieuwe communistische regime mensen aan uit andere delen van Polen, en uit Rusland en de Oekraïne. Deze gingen bestuurlijke sleutelposities bezetten. De mijnen en staalfabrieken kwamen onder streng toezicht van de centrale overheid te staan. Opper-Silezië werd *het* mijn- en staalgebied van Polen. Nieuwe mijnen en hoogovens werden geopend, maar de infrastructuur bleef

1. Afgezien van de literatuur waarnaar wordt verwezen in de tekst, is een belangrijk deel van het regionale verhaal gebaseerd op een gesprek van Atelier Verborgten Land op 07-07-03 met B. Domański van het Department of Regional Development, Institute of Geography and Spatial Management van de Jagiellonian University, Kraków.

— Spoorlijnen
 ■ Industriële locaties
 ■ Mijnbouw
 ■ Afvalplaatsen



^ Industrie en spoorlijnen Silezië 1:625.000 © RPB/AVL en Corine Land Cover

bepaald door spoorlijnen. Arbeiders werden evenals in de Duitse tijd gehuisvest in buurten naast de mijnen en fabrieken, waar communistische woonblokken verschenen en later ook de hoogbouw waar het voormalige Oostblok berucht om is.

88

De communisten zagen zich steeds vaker voor problemen gesteld, die voortkwamen uit de manier waarop het gebied werd geëxploiteerd. Dit had ook alles te maken met ingrijpende economische veranderingen die in de loop van de tweede helft van de twintigste eeuw optraden (Pawlitta 1986). Bovendien bestond in de communistische periode weinig interesse voor onderhoud en innovatie. Stortte iets in, dan werd er iets nieuws naast gebouwd en bleef de oude troep liggen. Moest er meer worden geproduceerd, dan probeerde men niet het productieproces of de logistiek te verbeteren, maar werden een grotere fabriek, meer fabrieken of nog een spoorlijn aangelegd. Zwaar vervuilde grond, uitgeputte mijnen en stilgelegde staalfabrieken bleven zo onbruikbaar achter. Het bestuur van de centrale communistische staat versterkte de fragmentarisering van het toch al weinig samenhangende gebied. Toen in de jaren zeventig met een zware economische crisis de deïndustrialisatie haar aanvang nam, kwam de Poolse mijn- en staalstreek in grote problemen. In 1990 volgde, met de ondergang van het communistische regime, de grote schok (Pütz 1998).

Een gefragmenteerde regio

In ongeveer 150 jaar is in de stedenband rond Katowice een wirwar van spoorlijnen, mijnen, fabrieken, woonbuurten en enkele stedelijke kernen ontstaan, alles zonder veel samenhang (afb. *Bebouwingsstructuur Silezië*). Nu, aan het begin van de eenentwintigste eeuw, zijn veel mijnen uitgeput en staalfabrieken verouderd; de vraag is verminderd en veranderd. Vele mijnen en fabrieken sluiten. Met de industrie verdwijnen de arbeidsplaatsen en inwoners trekken weg. Een groot probleem vormen de uitgestrekte verlaten mijn- en fabrieksterreinen. De grond die vrijkomt, is in de regel onbruikbaar: zwaar vervuild én ontoegankelijk. De infrastructuur werd lange tijd bepaald door de wirwar van spoorwegen en aan een regionaal (auto)wegennet is decennialang weinig of geen aandacht besteed. Bovendien hebben de uitgestrekte mijn- en fabrieksterreinen zelf, dus intern, doorgaans ook een slechte infrastructuur. Om maar niet te spreken over het instortingsgevaar en de verzakkingen door de vele mijngangen en zalen onder de grond.

Nieuw regime, nieuwe wegen²

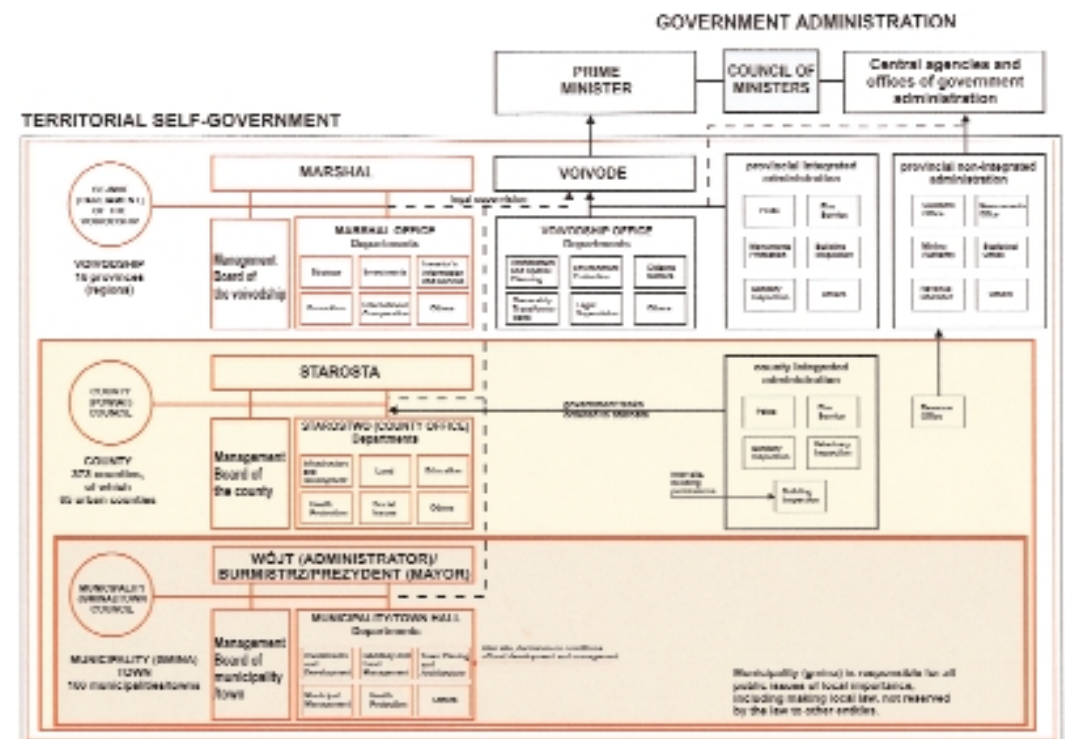
Hoe worden al deze problemen nu te lijf gegaan? Met de hervormingen na de val van het communisme heeft de lokale overheid (gemeente) relatief veel macht gekregen, hoewel de centrale overheid nog steeds een dikke vinger in de pap heeft (zie afb. *Planningssysteem Polen*). Een bestuursorgaan voor de stedenband als geheel ontbreekt. Er is wel een *county*, maar dat orgaan heeft geen instrumenten en geld om invloed uit te kunnen oefenen. Het is als het ware een bestuurlijke spooklaag. De zogenaamde *wojwod* (een regionale, gekozen bestuurslaag) bestrijkt een veel groter gebied en houdt zich niet speciaal bezig met de agglomeratie Katowice en omgeving. Wil de *wojwod* een plan opstellen voor de stedenband, dan moet zij overleg voeren met alle

2. Afgezien van de literatuur waarnaar wordt verwezen in de tekst, is een deel van het onderstaande verhaal gebaseerd op gesprekken van Atelier Verborgten Land op 08-07-03 met K. Mateja en K. Tarasek van de Afdeling Ruimtelijke Ordening en Strategie van de Wojwod Silezië (die haar zetel heeft in Katowice), op 08-07-03 met R. Olszewski en T. Janowski van de gemeente Katowice, en op 07-07-03 met A. Wyzykowki, de stadsarchitect van Kraków.



89

^ [Bebouwingsstructuur Silezië 1:625.000](#) © RPB/AVL en Corine Land Cover
 v [Planningssysteem Polen](#) © RPB/AVL en Wojwod Slaskie



Investeringsbeoordeling Bureau of Marshal Office

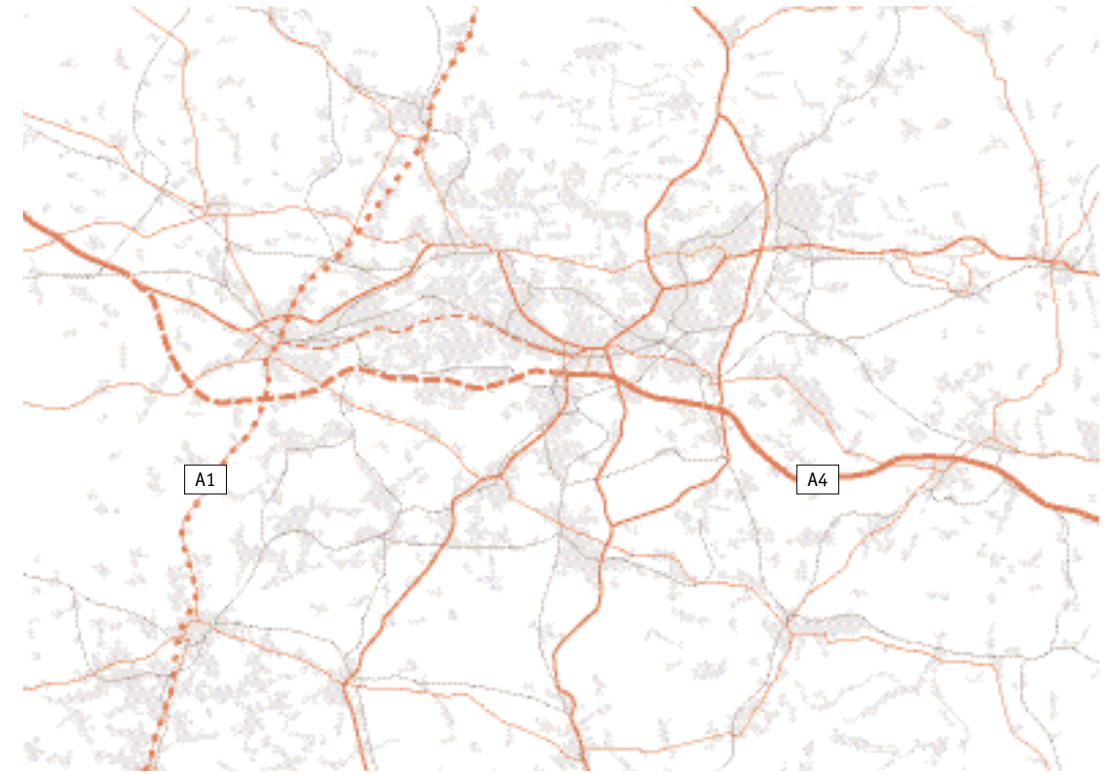
gemeenten die daarbinnen liggen. En dat is niet eenvoudig, want die lokale overheden hebben veel macht en komen primair op voor hun eigen belangen, terwijl het de wojwod ontbreekt aan instrumenten en geld om haar beleid te verwezenlijken. Bovendien is zij aan handen en voeten gebonden door de centrale overheid die haar controleert (Gorzela 2000). Aan een krachtdadige en effectieve ruimtelijke ordening ontbreekt het grotendeels. De overheid is vaak niet in staat om te zorgen voor basale infrastructuur, zoals een verbinding tussen een woonbuurt en een station en bruikbare trottoirs in buurten buiten de stadscentra. Wellicht een erfenis van de communisten.

Door een gebrek aan krachtige en overkoepelende regionale organisaties is het moeilijk geld te genereren voor herontwikkeling van de mijnen en oude fabrieken, investeerders aan te trekken en Europese gelden voor de regio te werven. Het is niet alleen de sluiting van de mijnen en de industrie die veel problemen veroorzaakt, maar ook het ontbreken van diversiteit tussen de steden in het kerngebied. Specialisatie per stad zou in de toekomst kunnen helpen. Daarnaast bestaat een fors deel van de bevolking uit oudere arbeiders die niet goed zijn opgeleid en weinig initiatief tonen, want dat is hen lange tijd streng verboden. Bovendien bestaat er nog steeds rivaliteit, op z'n minst onmin, tussen bevolkingsgroepen uit verschillende delen van het gebied, bijvoorbeeld uit de kern van het oude Opper-Silezische mijn- en staalgebied rond Zabrze, Ruda Slaska en Chorzow aan de ene kant en Sosnowiec, dat pas na de Tweede Wereldoorlog volwaardig onderdeel werd van de mijn- en staalregio, aan de andere. Onderwijl trekt de jongere bevolking weg. Men tracht het tij te keren met behulp van goede opleidingen en aantrekkelijke woningen. De eerste hulp komt echter van twee nieuwe autowegen in aanleg. Van die nieuwe wegen wordt veel verwacht (Domański 1998).

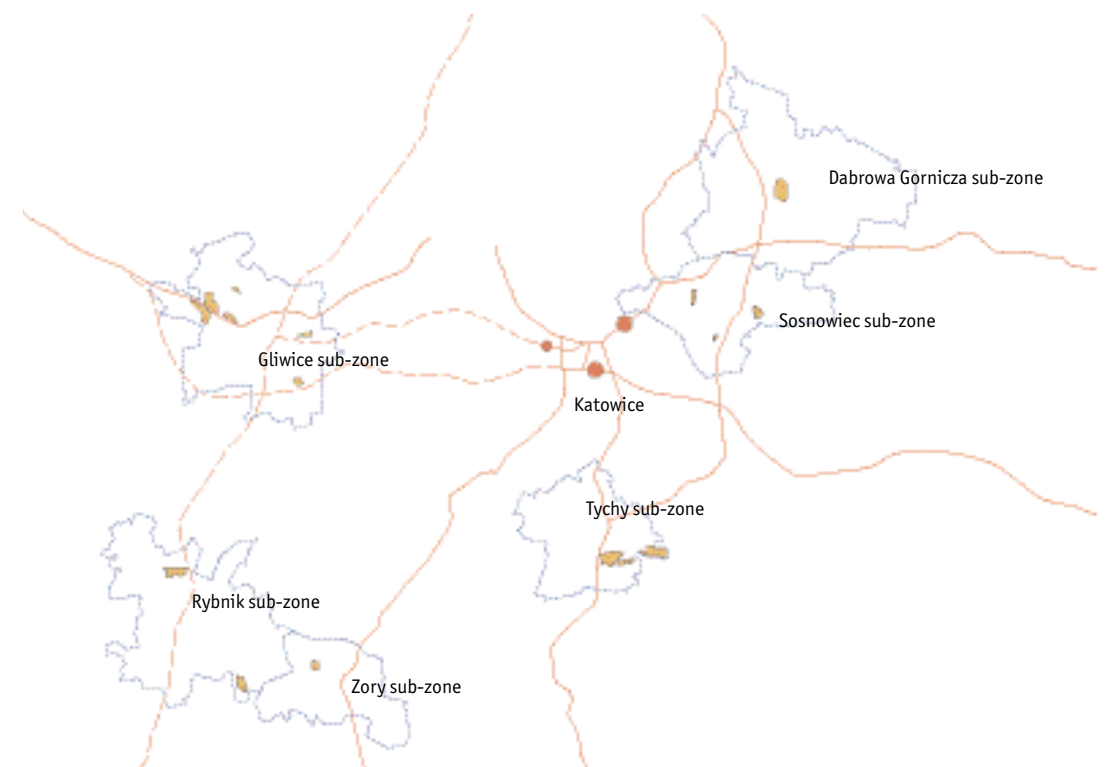
Nieuwe infrastructuur, nieuwe economie

Om de stedenband meer samenhang te geven en betere economische perspectieven te bieden is de aanleg van nieuwe infrastructuur onmisbaar. Met Europees geld wordt tussen Gliwice en Katowice een ontbrekend stuk van de A4 aangelegd, deel van de pan-Europese verbindingroute tussen Berlijn en Kiev (afb. *Infrastructuur Silezië*). Er bestaan plannen om langs het nieuwe stuk A4 in de gemeente Ruda Slaska een centrum te creëren voor de verzameling mijnbuurten; zo'n centrum ontbreekt tot nu toe. Iets noordelijker, min of meer parallel aan de A4, is een regionale autoweg gepland tussen de belangrijkste steden in het gebied, Katowice en Gliwice. Aan de kant van Katowice is de nieuwe weg bijna klaar. De aanleg van deze wegen is hard nodig om de stedenband goed te ontsluiten, want de route door het gebied bestaat nu nog uit een rare slinger: dwars door het centrum van Bytom en door Chorzow naar Katowice. In de toekomst moet de A1, een geplande autoweg vanuit Gdansk richting Wenen, de nieuwe autowegen in de stedenband gaan kruisen.

Men hoopt dat deze nieuwe autowegen de felbegeerde markteconomie met een dienstensector naar Westers voorbeeld zullen stimuleren (vergelijk Weclawowicz 1996: 7-13 en 184-188). Enkele grote, hoofdzakelijk buitenlandse, bedrijven zijn inmiddels neergestreken, zoals Opel, Fiat, McDonalds, Ikea, Tesco en Carrefour. De fabrieken zijn gesitueerd aan de goed bereikbare randen van de stedenband in zogenaamde *economic freezones*, de koop- en



^ **Infrastructuur Silezië** 1:625.000 © RPB/AVL, Corine Land Cover en Development Strategy of the Slaskie Voivodship
 v **Economische zones Silezië** 1:625.000 © RPB/AVL en Katowice Special Economic Zone (KSSE)



eetpaleizen bij nieuwe knooppunten van infrastructuur en op loopafstand van de grotere stedelijke centra, vooral in het kerngebied rond Katowice (afb. *Economische zones Silezië*). Het ontbreekt echter aan klein- en vooral middenbedrijf. Dit hangt ongetwijfeld samen met de communistische erfenis: Polen zijn niet gewend te investeren. Toch blijkt er op allerlei plekken kleine en middelgrote bedrijvigheid te vinden, niet zozeer binnen de officiële kaders, die de overheid immers niet of slechts met moeite weet te creëren, maar veeleer op informele wijze georganiseerd. Hieronder gaan we in op één zo'n plek, om een indruk te krijgen van het aanzicht en de eigenschappen ervan.

Markt bij Gliwice: tussenland op locatie

Tussen Gliwice en Zabrze ligt een grote marktplaats (AVL veldonderzoek 09-07-03). In een wat onbestemd gebied tussen mijnen en industrie, braakliggende landjes en onduidelijk groen staan bij een splitsing van wegen allerlei keetjes met wapperende vlaggen en borden vol reclame voor auto-merken (afb. *Situering marktplaats Gliwice*). Verder liggen er een paar vlakten, gedeeltelijk ingericht, onder meer met marktkraampjes. Op de achtergrond verrijst aan de ene kant de lifttoren van een mijn, aan de andere kant ligt een forse mijnverzakking: een plas met water waarin wordt gevist. Op een panorama van een van de marktterreinen is een deels geasfalteerde, deels met grind verharde vlakte te zien. Langs de randen is het terrein ingericht met caravans, hokken en containers. Bij nadere beschouwing blijkt alles te maken te hebben met de handel in auto's, auto-onderdelen en aanverwanten, zoals motoren, caravans en spuitrijen (afb. *Panorama marktplaats Gliwice*).

Naast de autohandel zijn er ook terreinen voor de verkoop van computers, kleding en textiel (afb. *Funcctiekaart marktplaats Gliwice*). Het terrein voor kleding en textiel is eenvoudig ingericht met vaste marktkraampjes. Verschillende horecaondernemers zijn hierop handig ingesprongen. Vanuit caravans en zelf gebouwde huisjes serveren zij dranken en versnaperingen. De markt blijkt op initiatief van een verzameling kleine handelaren te zijn opgericht (Gielda Gliwice 2004). Het collectief van ondernemers is georganiseerd in een markt-bureau en een marktkantoor dat de dagelijkse gang van zaken regelt. Zo is bijvoorbeeld gezorgd voor een politiepост, EHBO, bewaking en zijn tijdelijke toiletblokken neergezet. Ook is er gedacht aan prullenbakken en een groot parkeerterrein voor de klanten. Delen van het terrein zijn gemarkeerd door trottoirbanden en paaltjes. De autohandelaren zetten containers en kleine bouwsels neer voor opslag en deelden het terrein hier en daar in met diverse afscheidingen als hekjes en slagbomen. De vlakte biedt alle ruimte voor de belangrijkste handelswaar: de auto. Op een internetsite wordt de koopwaar aangeboden en is allerlei informatie te vinden over de markt (afb. *Internetsite Gielda Gliwice*).

Bij de toegangen tot het terrein staan borden met het reglement dat op de markt geldt. Dit reglement is ingesteld door de gemeente Gliwice. De marktplaats ligt namelijk op het grondgebied van deze gemeente, aan de oostrand daarvan, vlak bij de grens met de gemeente Zabrze. Deze lokale overheid ging zich echter pas met de markt bemoeien nadat de handelaren haar hadden opgericht. Op een stuk voormalig mijnterrein, gunstig gelegen



1. Omroepdienst
2. Marktkantoor
3. EHBO
4. Politiepost
5. Copyshop
6. Spuiterij
7. Parkeerplaats
8. Markt-bureau
9. Parkeerplaats
10. Computers
11. Textiel
12. Caravans
13. Auto-onderdelen
14. Motoren



- ^ **Situering marktplaats Gliwice** © RPB/AVL en Glówny Geodeta Kraju, Topografische kaart (1994)
- v **Funcctiekaart marktplaats Gliwice** © RPB/AVL





Marktplaats Gliwice, woensdag 9 juli 2003

Tussen Gliwice en Zabrze ligt een grote marktplaats op een ongebruikt terrein van een oude mijn. De deels geasfalteerde, deels met grind verharde vlakte is ingericht voor de handel in auto's. Naast de autohandel zijn er ook terreinen voor de verkoop van computers, kleding en textiel. Naast een markt bureau is voorzien in een EHBO-post, bewaking, toiletten, prullenbakken en er worden naast de gewone handelswaar koffie, telefoonkaarten en broodjes verkocht. Op de internetsite staan de nieuwste automodellen.



tussen de omliggende steden en goed bereikbaar via een regionale verbindingsweg, zagen zij kans de marktplaats in te richten. Vervolgens is in onderhandeling met de gemeente gekomen tot de gewenste organisatiestructuur, regulering en de nodige belastingafdracht. De verhoudingen tussen de verschillende spelers in deze organisatie zijn schematisch in beeld gebracht (afb. *Spelersmodel marktplaats Gliwice*).

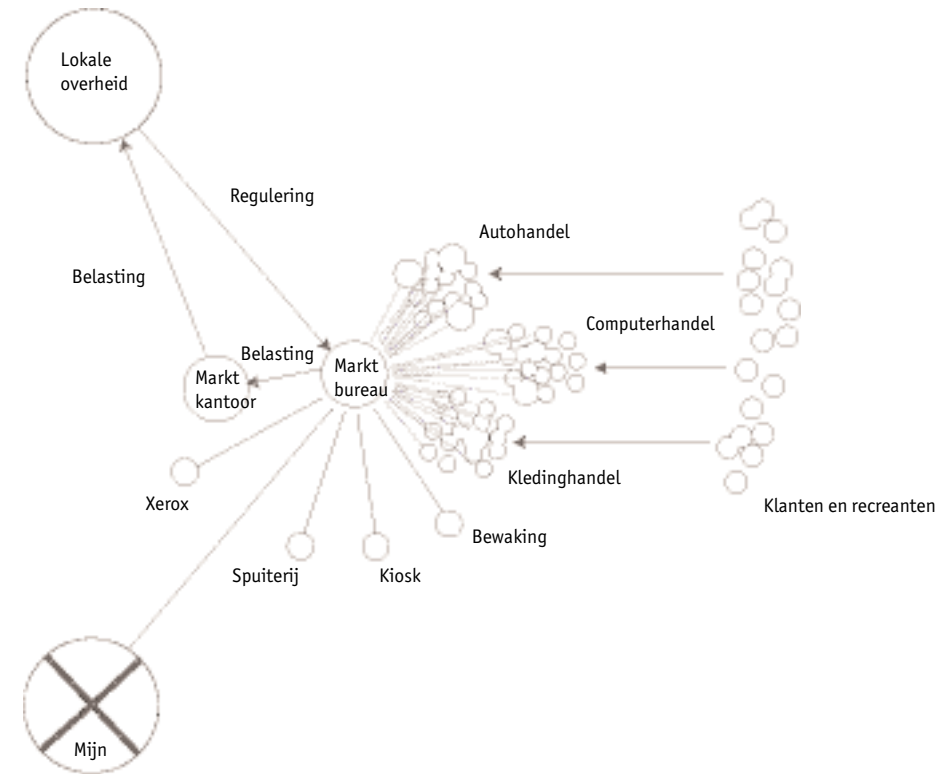
Het is geen toeval dat de marktplaats op deze plek is verschenen. Niet alleen is zij goed bereikbaar en gelegen op vrijgekomen mijnterrein, zij ligt ook op het tracé van de geplande regionale autoweg tussen Gliwice en Katowice. Op de kaart is deze weg er dwars doorheen gestippeld. De marktplaats kan dus niet anders dan tijdelijk zijn. Bovendien heeft zij zich geplooid naar de aanwezige ongemakken, zoals vervuiling van het voormalige mijnterrein, en naar de bestaande ruimtelijke structuren, zoals de splitsing van wegen ter plaatse.

Deze markt laat zien dat informele coalities van gebruikers zeer goed in staat zijn een plek te organiseren en in te richten. We zien hier tussenland in zijn meest basale vorm: op initiatief van een groep kleine spelers georganiseerd, flexibel en tijdelijk (zie Frijters en Van Veelen 2004). Juist op het moment dat de overheid of andere dominante spelers niet in staat zijn soepel op de veranderende economische situatie in te spelen, biedt dit tussenland uitkomst. Hier komt het midden- en kleinbedrijf tot bloei dat binnen de officiële kaders zo moeilijk van de grond komt en waar volgens de overheid een gebrek aan is. Bovendien wordt er ruimte benut die in de regel als onbruikbaar wordt beschouwd. De marktplaats bij Gliwice zal in de toekomst plaats moeten maken voor een snelweg, maar op een andere plek in de agglomeratie weer opduiken. Tussenland blijft bestaan zolang er behoefte aan is.

Tussenland rond Katowice: een verzameling van plekken

Nu we een idee hebben van het verschijnsel op lokale schaal, kunnen we bekijken waar en hoe het op bovenlokale schaal ontstaat (zie kaartenreeks *Katowice en omgeving pp. 100-105*). Katowice ontwikkelt zich de laatste jaren tot het centrum van de gefragmentariseerde regio. Zoals we zagen, hebben de mijnbouw- en staalindustrie de agglomeratie verminkt achtergelaten en opgezaagd met een erfenis van vervuilde industrieterreinen, ingezakte mijngebieden, grondwaterproblemen en afvalbergen. In het gefragmenteerde landschap van communistische woonblokken, resten van historische linten en mijnbuurten, van flarden bos, landbouw, volkstuinen en parken laten de in onbruik geraakte industriële terreinen grote gaten achter. Toch weet Katowice een dienstensector te creëren, bijvoorbeeld door Westerse banken als ING aan te trekken, evenals grote bedrijven, waaronder Ikea en Carrefour. Dit is niet in de laatste plaats te danken aan de nieuwe infrastructuur die wordt aangelegd met Europese gelden. Het nieuwe stuk A4 dat aan de zuidkant van Katowice aansluit op het reeds voltooide deel naar Kraków, is bijna af. Aan de noordkant van het centrum wordt naarstig gewerkt aan de regionale autoweg.

Het nieuwe infrastructurele systeem negeert het oude netwerk van spoorlijnen die verbonden zijn met het patchwork van mijnen en fabrieken. Hierdoor worden de dynamiek en de potenties in het gebied herverdeeld. Langs,



^ Spelersmodel marktplaats Gliwice © RPB/AVL

in de buurt en in het verlengde van het tracé van de nieuwe regionale snelweg positioneren zich grote multinationals zoals Ikea, Auchan en McDonalds, in afwachting van het grote bereikbaarheidsvoordeel. In de marges van het versnipperde stedelijke en industriële gebied vindt de bevolking van de agglomeratie nieuwe gebruiksruimte voor kleinschaliger activiteiten, zoals we die zagen bij de markt tussen Gliwice en Zabrze.

Op de randen van de wat minder vervuilde gronden vestigt zich het midden- en kleinbedrijf. Verder zijn er activiteiten als autohandel en aanverwanten, maar ook winkeltjes met bijvoorbeeld toiletpotten of plastic bloemen, vaak gevestigd aan de rand van de weg. Daarnaast zijn er dikwijls bewaakte parkeerplaatsen, garageboxen en volkstuinten, meestal op grond die 'gewoon' in gebruik is genomen of voor een lage prijs is gehuurd. Dit soort tussenland is onder meer te vinden langs het tracé van de nieuwe regionale autoweg aan de noordwestkant van Katowice (AVL veldonderzoek 08-07-03), bijvoorbeeld tussen een lint met oude arbeiderswoningen, voormalige fabrieksterreinen, een flatwijk uit de jaren zeventig, het tracé van een nooit voltooide weg en naast een begraafplaats (foto p. 99 boven). Over dit alles heen wordt een viaduct van de nieuwe autoweg gebouwd. Het tussenland nestelt zich dus te midden van de fragmenten die de regio typeren. Het neemt grond en terreinen in gebruik die hun functie hebben verloren of waarvan de status onduidelijk is. De ruimtelijke ingrepen zijn gering en veelal van beperkte duur.

Tussenland kan ook worden aangetroffen in niet-ingerichte openbare of onbenutte ruimte, vooral aan de randen van woonbuurten of tussen buurten en mijnbouw- en industrieterreinen. Daar creëren bewoners en gebruikers zelf paden en onmisbare of handige verbindingroutes, die niet zijn aangelegd door de overheid (foto p. 99 onder). In aansluiting daarop ontstaan dikwijls handeltjes in levensmiddelen of gebruiksartikelen. In het verlengde hiervan zijn op terreinen vergelijkbaar met dat in Gliwice markten in uiteenlopende waren te vinden. Gaat het om levensmiddelen, dan liggen deze in de buurt van woonwijken. Ook zijn ze gesitueerd langs lokale en regionale infrastructuur, zowel in de marge van grootschaliger bedrijvigheid als Ikea en Carrefour als op andere goed bereikbare plekken met goedkoop beschikbare grond. In het tussenland spelen zich activiteiten af waar de plaatselijke bevolking behoefte aan heeft, maar waarvoor binnen de officiële kaders geen ruimte is of waarvoor de overheid geen zorg weet te dragen. Omdat dat nogal wat behoeften betreft, is het niet zeldzaam. Op bovenlokale schaal kan functiemenging aan de al genoemde eigenschappen van tussenland worden toegevoegd: we zien er allerlei soorten bedrijvigheid en activiteiten naast en door elkaar. Maar tussenland blijkt in Opper-Silezië op bovenlokale schaal toch vooral een verzameling van losse plekken. Ook het tussenland is er gefragmentariseerd.





^ © RPB/AVL en Glówny Geodata Kraju





v © RPB/AVL en Glówny Geodata Kraju



^ **Vervuiling en deformatie door mijnbouw en industriële activiteiten in Katowice en omgeving** 1:100.000

v **'Oude economische machine' van mijnbouw, staalindustrie en spoorwegen in Katowice en omgeving** 1:100.000

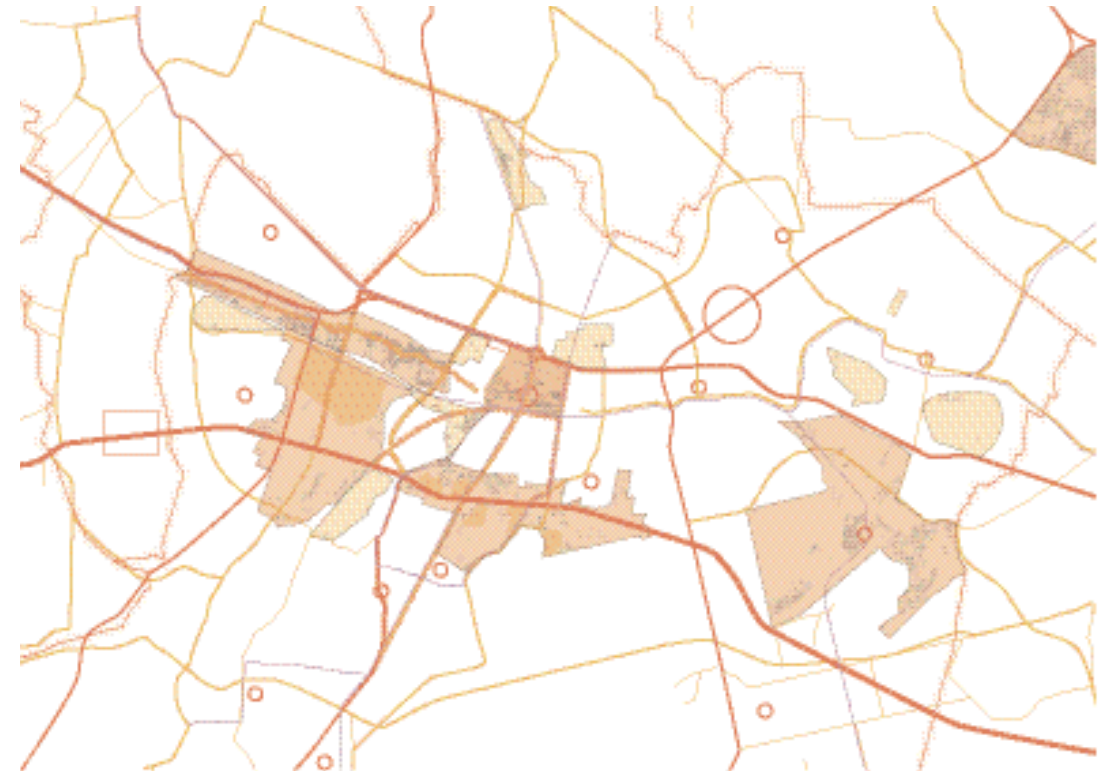


-  Commerciële centra
-  Prioriteitsinvestering
infrastructuur
-  Snel- en autowegen
(gepland)
-  Hoofd- en verzamelwegen
(gepland)
-  Gemeentegrens
-  Strategische
ontwikkelingszone
-  Structurele
transformatiezone

^ © RPB/AVL en Glówny Geodata Kraju en Strategische Ontwikkelingsvisie Katowice

v © RPB/AVL en Glówny Geodata Kraju en Strategische Ontwikkelingsvisie Katowice

-  Commerciële centra
-  Prioriteitsinvestering
infrastructuur
-  Snel- en autowegen
(gepland)
-  Hoofd- en verzamelwegen
(gepland)
-  Spoorlijnen
-  Gemeentegrens
-  Industriële en
openbare gebouwen
-  Woonbebouwing
-  Industrierrein
-  Mijnbouw
-  Strategische
ontwikkelingszone
-  Structurele
transformatiezone



^ 'Nieuwe economische machine' van commerciële centra langs autowegen in Katowice en omgeving 1:100.000

v Confrontatie van oude en nieuwe economie maakt de economische transformatie zichtbaar 1:100.000



Katowice en omgeving 1:40.000 © RPB/AVL en Główny Geodeta Kraju



Denemarken-Zweden Øresund





Denemarken-Zweden: Øresund

112 Tussen Denemarken en Zweden ligt de Sont. Sinds de bouw van een vaste oeververbinding tussen Kopenhagen en Malmö wordt het kustgebied aan weerszijden van de zeestraat de Øresundregio genoemd. De hoofdstad van Denemarken is verreweg de grootste agglomeratie in het gebied, waarbij andere Deense steden als Helsingør en Zweedse als Malmö, Lund en Helsingborg in het niet vallen (afb. *Steden Øresund*). Met de nieuwe brug wordt desondanks getracht een eenheid te creëren. Het is nog ongewis of dat gaat lukken. Wel is duidelijk dat de infrastructuur ingrijpend is gewijzigd, waardoor bijvoorbeeld de Kopenhaagse havens aan belang inboeten.

In de oude havengebieden van Kopenhagen analyseren we tussenland op bovenlokale en lokale schaal. Daarna bekijken we het in de context van de regio.



^ **Steden Øresund** 1:625.000 © RPB/AVL en Corine Land Cover

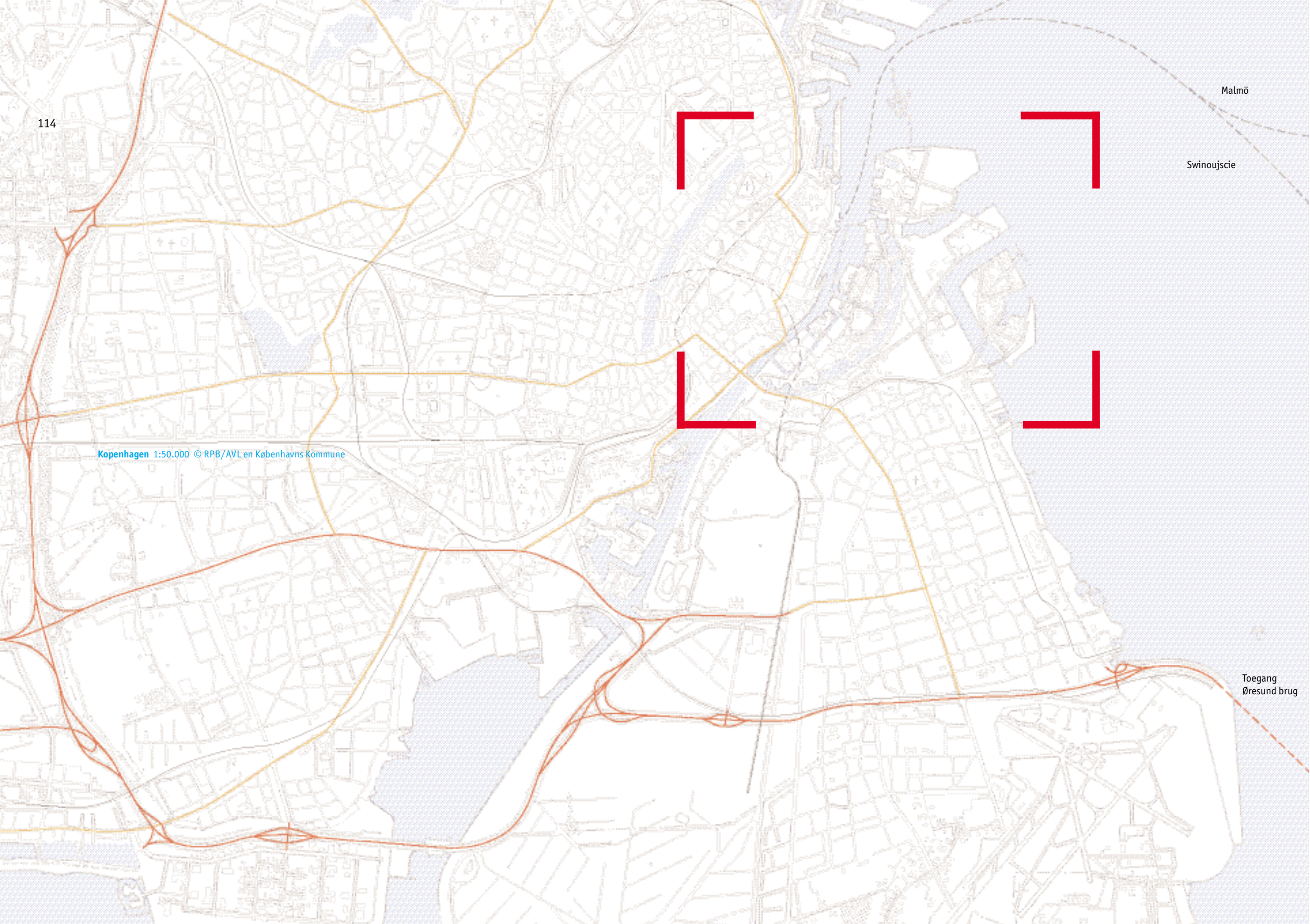
113

Malmö

Swinoujście

København 1:50.000 © RPB/AVL en Københavns Kommune

Toegang
Øresund brug



Havengebied Kopenhagen: tussenland in fasen

Tegenover het centrum van Kopenhagen, aan de overzijde van het water, liggen de oude havengebieden van de stad. Deze gebieden ten oosten van het stadshart worden grotendeels omsloten door de voormalige vestingwerken (Morris 1997: 237-239) (foto p. 117 onder). Delen waren sinds de achttiende eeuw militair terrein en niet publiek toegankelijk. In het zuiden ligt de oudste havenbuurt, Christianshavn, die keurig is opgeknapt (1 op afb. *Transformatie van havengebied Kopenhagen*). In voormalige pakhuizen wonen daar nu mensen (zie Van der Wagt en Kürschner 2004). Aan de rand van deze buurt ligt Christiania (2), de befaamde hippievrijstad die begin jaren zeventig werd gesticht op in onbruik geraakt militair terrein en in voormalige pakhuizen (*Christiana Guide* 1996). Evenals op de marktplaats in de buurt van Gliwice in Opper-Silezië nam in Christiania in de jaren zeventig een collectief van kleine spelers het initiatief een terrein dat zijn functie had verloren, opnieuw in te richten. Net als in Gliwici pasten gebruikers die inrichting in de bestaande ruimtelijke structuren in en voorzagen zij in een behoefte waarin de overheid niet voorzag.

Inmiddels is Christiania echter getransformeerd in een toeristische attractie voor het hele gezin. Het is een openluchtmuseum annex pretpark geworden, met pittoreske straatjes waar oude hippies met gietertjes rondlopen om de geraniums te besprenkelen (AVL veldonderzoek 14-07-03). Natuurlijk zijn er ook jongeren die van een joint genieten, bijvoorbeeld op een keurig ingericht terras in Griekse trant. Behalve in voormalige kazernegebouwen leeft men in schattige houten woningen die door de bewoners zelf in elkaar zijn geknutseld. Deze staan vooral langs paden over de oude vestingwerken. Alles is streng gereguleerd. Overal staan verbodsborden: Je mag hier niet fotograferen, moet daar plassen en mag er maar vijf kilometer per uur fietsen. In de *Christiana Guide* (1996) – waarin een vogelvluchtkaart van het gebied in pretparkidoom staat afgedrukt – is het allemaal na te lezen. Vroeger was Christiania tussenland, tegenwoordig niet meer. Het is nog wel herkenbaar als voormalig tussenland, maar is nu geïnstitutionaliseerd.

Ten noordwesten van Christiania ligt een gebied dat wordt getransformeerd en vernieuwd (3). Voormalige pakhuizen zijn opgeknapt en gevuld met culturele instellingen, zoals een conservatorium en hogescholen voor architectuur, film en theater. Aan het water wordt een nieuwe opera gebouwd, ontworpen door Jean Nouvel. Oude botenhuizen en schuren voor houtopslag zijn omgetoverd tot fraaie woningen. Op een aantal plaatsen zijn moderne, nieuwe appartementengebouwen verzezen (Messerschmidt 1999). De gemeente Kopenhagen ontwikkelt hier een voormalig marineterrein (Christiansholm, Dokøen, Arsenaløen en Frederiksholm) tot nieuw cultureel brandpunt. Het is niet onwaarschijnlijk dat dit terrein verschijnselen van tussenland heeft vertoond in de tijd tussen het vertrek van de marine, waardoor het zijn functie verloor, en de aanvang van de herstructurering door de gemeente. Tussenland is echter niet overal verdwenen in de havens van Kopenhagen. Dat is te zien ten noorden van het marinestation Nyholm (4).



Ontstaan, ontwikkelen en verschuiven

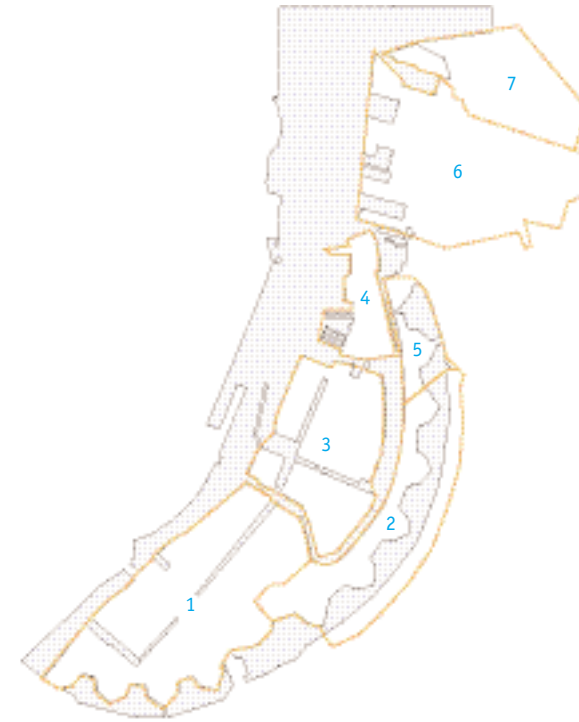
Het marinestation is nog in gebruik en daarom niet toegankelijk. Naast Nyholm is echter een andersoortig gebied (5) te vinden. Op de vestingwerken ten noorden van de officiële grenzen van Christiania ligt een gebied waar aan een doodlopende weg langs het water van alles naast elkaar te vinden is: bootjes, bouwsels, leegstaande bedrijfsgebouwen, een hip restaurant, voormalige schuren van de vesting die als woonhuis zijn ingericht, en kleine activiteiten zoals kluswerk aan schepen, auto's en motoren. Iedereen gaat z'n gang, vrijwel ongecontroleerd en ongereguleerd. Tussenland zou je denken. Zo moet Christiania vroeger zo'n beetje zijn geweest, toen het nog niet was geïnstitutionaliseerd. Wel is duidelijk te zien dat dit tussengebied zich pas vrij recent als zodanig heeft ontwikkeld; er hangt niet die typische jaren zestig/zeventig flowerpowersfeer. Het is individualistischer. Ieder schermt er zijn eigen gebiedje af en in plaats van een vaag café zit er een hip designrestaurant. We zien er uiteenlopende functies naast elkaar die voortkomen uit initiatieven van diverse spelers, die door de gemeentelijke overheid worden gedoogd.

In grote lijnen verschoof het tussenland in het Kopenhaagse havengebied in de loop der decennia dus steeds verder naar het noorden. Stapsgewijs, beginnend met Christianshavn, verdwenen de oorspronkelijke havenactiviteiten, raakten de terreinen in onbruik en kwamen gebouwen leeg te staan. Daarop verscheen tussenland. Het ontwikkelde zich en raakte vervolgens geïnstitutionaliseerd (Christiania) of het verdween door grootscheepse herontwikkeling van overheidswege (Christiansholm, Dokøen, enz.), om daarna op een andere plek die zich daartoe leende weer op te duiken. Op dit moment ontstaat er tussenland op de voormalige scheepswerf Refshaleø, gelegen ten noorden van marinestation Nyholm. Op het eerste gezicht lijkt er niets aan de hand, maar bij nader inzien blijkt er van alles gaande. Nu we aan de hand van de oude havengebieden van Kopenhagen een indruk hebben gekregen van de omstandigheden en voorwaarden waaronder tussenland ontstaat, zich ontwikkelt, verdwijnt en verschuift, willen we hieronder dieper ingaan op deze voormalige werf om een beter inzicht te krijgen in de eigenschappen van tussenland.

Werk Refshaleø: tussenland op locatie

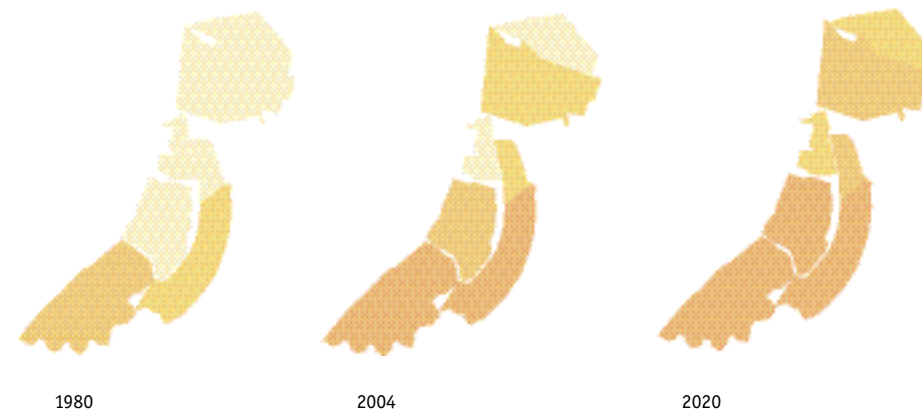
Als we even voorbij een snackbar bij het eindpunt van een buslijn twee openstaande hekken passeren, rijden we een uitgestrekt terrein op met grote hallen: de werf Refshaleø (AVL veldonderzoek 14-07-03) (afb. *Scheepswerf Refshaleø*). In eerste instantie lijkt er niets aan de hand: de zaak staat leeg en er is niemand te bekennen. Al snel komen echter op onverwachte plekken mensen tevoorschijn. Er gebeurt stiekem van alles. Uit een deurtje in een hek komen heren op fietsen; de deur gaat na gebruik op slot. Vervolgens komen een luxe wagen en een busje de hoek om. In verschillende hallen die schijnbaar leeg staan, zijn mensen bezig, onder meer met oldtimers en bootjes. Een aantal is ingericht als atelier. Ineens wandelt er een keurig geklede jongedame voorbij. Langs de kade ligt een speedboot waarin een jongeman zit te knutselen. Even verderop zijn twee bebaarde mannen in overalls in de weer op een ponton. In een hoek tussen opgeschoten bomen en struiken staat een

1. Christianshavn
2. Christiania
3. Voormalig marineterrein
4. Marinestation Nyholm
5. Oude vestingwerken
6. Refshaleø
7. Industrieterrein



Transformatie van havengebied Kopenhagen © RPB/AVL en Københavns Kommune

- Oorspronkelijke functie
- Tussenland
- Formele transformatie
- Nieuwe functie



1980

2004

2020

kampeerbus, waarbij een aankondiging hangt van een kunstenaars-manifestatie.

Weer komen er auto's en busjes aanrijden en piepen mensen onverwacht tevoorschijn uit loodsen. Aan de overkant van een havenkom ligt een hip terras met ligstoelen en een aanlegsteiger waar zo nu en dan een rondvaartboot langs vaart. In en om weer andere hallen blijken een autosloperij, een meubelmaker en een opslag voor lege flessen te zijn gevestigd. Navraag op het hippe terras leert dat de horeca-uitbater voor zeven jaar een contract heeft met de eigenaar van de voormalige werf. Bij nader onderzoek blijken ook de andere gebruikers voor een bepaalde termijn ruimten te hebben gehuurd om hun gang te kunnen gaan (Refshaleo 2004). Dit terrein heeft zijn oorspronkelijke functie – waarbij lawaai maken, vuiligheid en andere overlast hoorden – verloren en bevindt zich tijdelijk in de luwte van de strenge Deense regelgeving, omdat het nog geen nieuwe functie heeft (Københavns Kommune 2004). Daarom leent het zich goed voor bepaalde activiteiten en stimuleert het creatieve en inventieve geesten tot ondernemingen waarvoor op andere plekken weinig of geen plaats is.

Evenals op de markt bij Gliwice hebben we een panorama geschoten en het verschillende gebruik in kaart gebracht (afb. *Panorama scheepswerf Refshaleø*). In een spelersmodel zijn de verhoudingen tussen gebruikers, eigenaar/verhuurder en overheid schematisch weergegeven (afb. *Spelersmodel scheepswerf Refshaleø*). De eigenaar van de stilgelegde scheepswerf heeft overeenkomsten gesloten met verschillende gebruikers die nu de hal-len van de werf of delen ervan op hun manier voor hun doeleinden gebruiken. Tijdelijk ontstaat hier ongewone functiemenging, bijvoorbeeld een restaurant/loungeclub naast een flessenopslag en kunstenaars naast een autosloper (afb. *Functiekaart scheepswerf Refshaleø*). Totdat de gemeente heeft besloten hoe dit gebied moet worden herontwikkeld, zoals zij dat ook deed met voormalig marineterrein Christiansholm en Dokøen (gebied 3), bestaat op lokale schaal ruimte voor tussenland. Zonder veel bemoeienis van de gemeente hebben de vragers en aanbieders van een bepaalde ruimte een tijdelijke coalitie gesloten. Een horecaverunning voor een restaurant op een industrieel terrein is voldoende om aan de wettelijke regels te voldoen. Wetten op het gebied van de ruimtelijke ordening zijn hierbij overbodig.

In een aantal opzichten komt het tussenland in Kopenhagen overeen met dat in Opper-Silezië: het is tijdelijk, flexibel, plooit zich naar bestaande ruimtelijke structuren, en zonder hoge kosten wordt ruimte gebruikt die anders onbenut zou blijven. Op de lokale schaal van Refshaleø valt ook de ongebruikelijke functiemenging op die we in Opper-Silezië vooral op boven-lokale schaal zagen. Waar de verzameling kleine spelers op de markt in de buurt van Gliwice zich heeft georganiseerd als collectief, sluiten gebruikers in Refshaleø ieder voor zich een contract met de eigenaar en gaan ze ieder hun gang. Dit heeft alles te maken met de sterke verschillen in context waarin het tussenland ontstaat. In Opper-Silezië ontstaat het uit economische noodzaak, omdat de overheid niet in staat is de geschikte kaders te bieden voor midden- en kleinbedrijf en tekortschiet in het inrichten van de openbare ruimte; in Kopenhagen ontstaat het ondanks de overheid, die alles vergaand heeft geregeld en reguleert. Alleen in de marge, zoals in de havengebieden

- 1. Terras
- 2. Ateliers
- 3. Ponton
- 4. Autoreparatie
- 5. Autosloperij
- 6. Meubelmakerij
- 7. Flessenopslag
- 8. Braakliggend
- 9. Studentenflat
- 10. Snackbar
- 11. Waterzuivering
- 12. Kampeerbus
- 13. Scheepswerf

● Locatie panorama

Grenzen

- 1. Waterzuivering
- 2. Bewoning
- 3. Onderhoudsdiensten
- 4. Scheepswerf

— Omheining

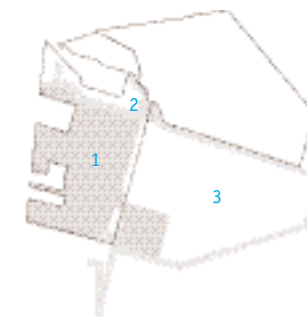
Toegankelijkheid

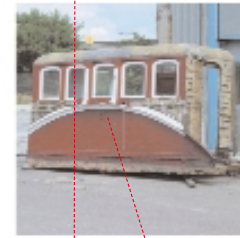
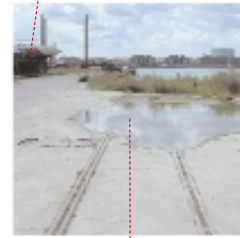
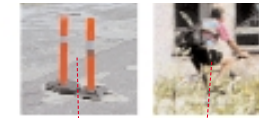
- 1. Semi-openbaar
- 2. Openbaar
- 3. Privé



^ Functiekaart scheepswerf Refshaleø © RPB/AVL

∨ Grenzen en toegankelijkheid © RPB/AVL





Scheepswerf Refshaleø, woensdag 14 juli 2003

Op het terrein van de gedeeltelijk leegstaande scheepswerf Refshaleø hebben zich verschillende gebruikers gevestigd: een atelier en een studentenhuis, een snackbar, een oldtimer-reparatie- en sloopbedrijf, een hippe bar en een meubelmakerij. Op een kampeerbus hangt een aankondiging van een kunstenaarsmanifestatie. Kleine tekens wijzen op de aanwezigheid van inventieve spelers.



die hun functie verliezen, is er op lokale schaal een plekje voor tussenland. In Polen bleek tussenland sterk verbonden met infrastructuur. Dat zien we in de oude havengebieden van Kopenhagen niet. Bekijken we tussenland in Denemarken echter in een bredere context, op de regionale schaal van de Øresund, dan blijkt ook daar veranderende infrastructuur bepalend, in samenhang met economische veranderingen.

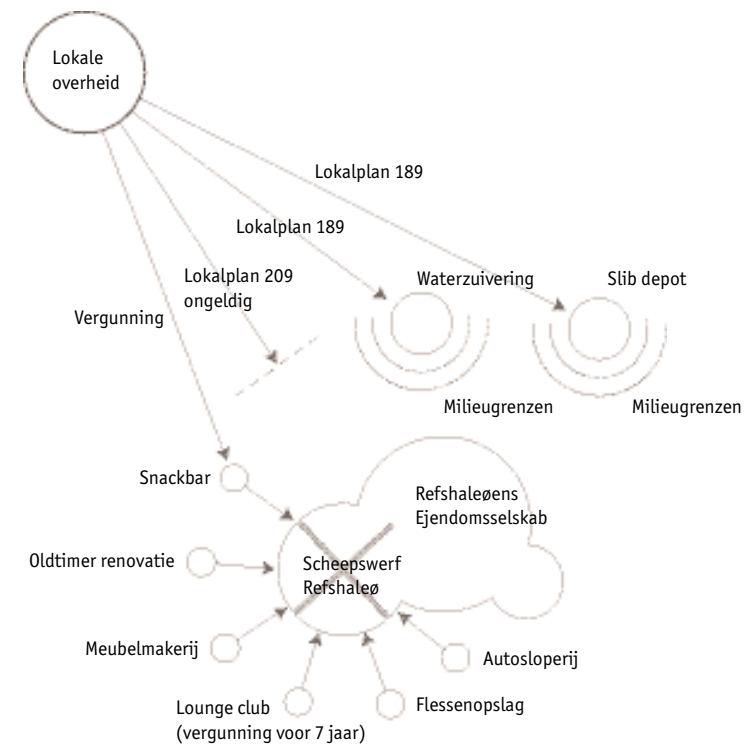
Øresund: een regio omdat het moet³

De Øresundregio is het gebied rond de zeestraat tussen Denemarken en Zweden, de Sont, Øresund in het Deens. Toen eind jaren tachtig de economie in Kopenhagen terugliep, ging men op zoek naar nieuwe ontwikkelingsimpulsen (Andersen 2003). Men hield er rekening mee dat de opening van het Oostblok de internationale situatie zou veranderen. Het besluit werd genomen om rond het water van de Øresund, waarlangs Kopenhagen de grootste en belangrijkste stad is, één Deens-Zweedse regio te creëren (Matthiessen 2000). Die regio bestond niet maar werd verzonnen, in de eerste plaats om Kopenhagen nieuw leven in te blazen. Kernstuk zou een vaste verbinding zijn tussen Kopenhagen en Malmö, de grootste stad aan de Zweedse kant. De regio moest gaan fungeren als poort tussen het vasteland van Europa, Scandinavië en de nieuwe Baltische staten. In dit kader werden verschillende grote ontwikkelingsprojecten in de Deense hoofdstad uitgevoerd. Het vliegveld werd verdubbeld en er werd een metro aangelegd. Langs een tak van de snelle metrolijn tussen het centrum van Kopenhagen en het vernieuwde vliegveld verrees een nieuwe wijk met kantoren, die Ørestad ging heten. In verschillende havengebieden werden grootschalige herstructureringsprojecten opgezet.

De wens om met een brug de regio tot een geheel te maken, kwam niet van het bedrijfsleven of van de bevolking maar van de politiek. In economisch of sociaal opzicht was er geen noodzaak de brug te bouwen; politiek was die er wel. In de jaren vijftig en zestig van de twintigste eeuw liepen inwonertal en economisch belang van Kopenhagen sterk terug. Het nationale trauma dat hierdoor ontstond, was kennelijk zo groot dat men in de jaren tachtig besloot een enorm kostbaar, prestigieus project nodig te hebben om de stad een nieuwe impuls te geven. Dit moet worden gezien in het licht van een overheid die het als haar taak ziet alles zo goed mogelijk voor haar burgers te regelen. Denemarken staat immers bekend als een van de meest welvarende verzorgingsstaten binnen Europa (Harts en Ottens 1998). Hierbij past een streng gereguleerde ruimtelijke ordening en een grote overheidsbemoeyenis met de ruimtelijke inrichting (zie European Commission 1997). In dit kader moeten ook de aanleg van de brug, de vernieuwing van het vliegveld en aanverwante infrastructurele werken worden beschouwd.

Kopenhagen moest weer een echte hoofdstad worden. Zelfs meer dan dat. Kopenhagen zou een brug worden tussen Scandinavië en Europa en de verbinding zou de gewenste metropoolvorming opleveren. Ook Malmö kampte in de jaren vijftig en zestig met een terugval. Maar Malmö is zoveel kleiner dan Kopenhagen dat zijn achterstandspositie bij het besluit de brug te bouwen van weinig belang was. De Zweedse kant van de Øresund wordt vooral gekenmerkt door platteland. Er liggen slechts een paar kleinere steden

3. Deze paragraaf is deels gebaseerd op een gesprek van Atelier Verborgen Land op 14-07-03 met C. Tangkjaer, Department of Politics, Management and Philosophy van The Copenhagen Business School. Hij promoveerde op een onderzoek naar region-building rond de Øresund.



^ Spelersmodel scheepswerf Refshaleø © RPB/AVL

zoals Lund. Ook nu de brug er ligt, zijn de Zweedse steden in de Øresundregio geen partij voor het grote Kopenhagen. De bouw van de vaste oeververbinding tussen Denemarken en Zweden ging gepaard met een intensief *branding*-proces, een promotieoffensief om de regio die niet bestond bij de mensen te doen leven, en waarvoor Europese Interreg-subsidie voor grensregio's werd verkregen (foto p. 117 boven) (Tangkjaer 1997). De brug zelf werd door de Deense en Zweedse overheid betaald. Na de opening van de Øresundbrug in juli 2000 waren alle activiteiten in het kader van het promoten van de regio ineens voorbij. Met de brug was de regio geboren, zei men, en *branding* was dus niet meer nodig. Toen de brug er eenmaal lag, verloor zowel de Zweedse als Deense overheid haar interesse in de brug en in het opbouwen van de Øresundregio.

Infrastructuur veranderd

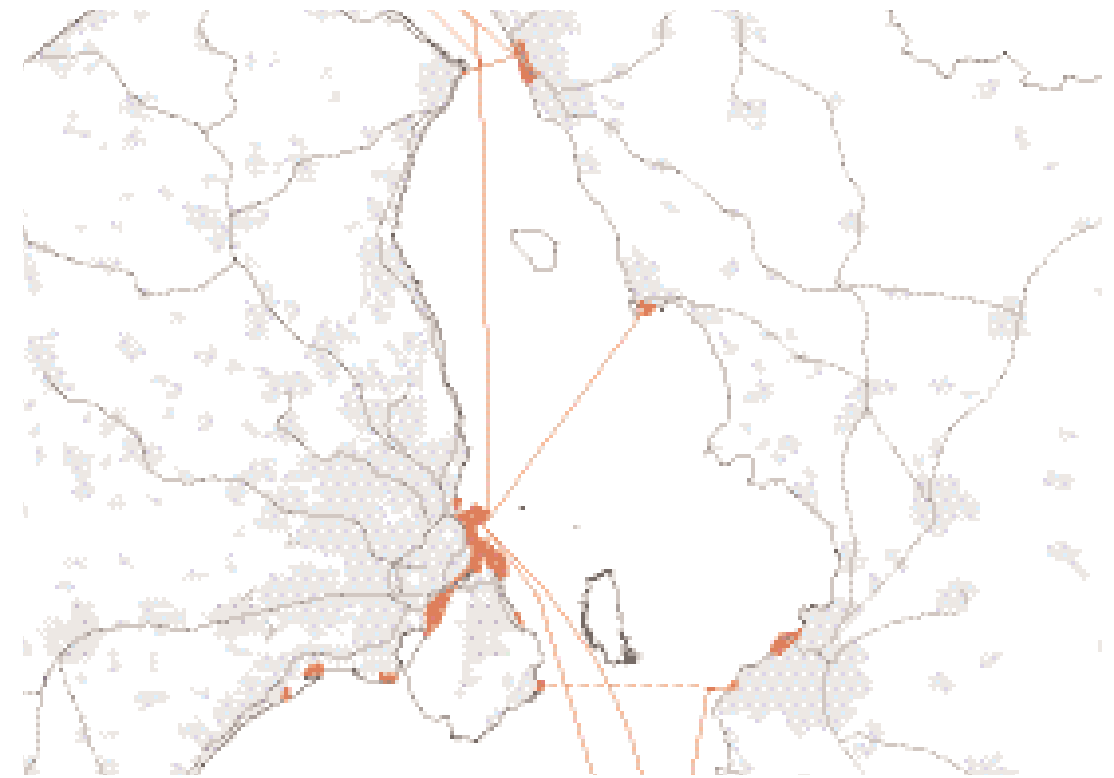
De regio leek vooral een excuus om die mooie brug te mogen bouwen. Nog steeds is er geen autoriteit voor de Øresundregio en ook nu de brug geopend is, blijft dat een probleem. Het ontbreekt aan duidelijke beslissingen om de regio echt leven in te blazen en om de gedane beloften waar te maken; beloften van economische groei en metropoolvorming die voor meer welvaart hadden moeten zorgen. Economisch lijkt de brug tot nu toe weinig op te leveren. Met haar komst en met de vernieuwing van het vliegveld is echter wel de aard van de infrastructuur ingrijpend veranderd. Ging het transport vroeger voor een groot deel over water, tegenwoordig is het vervoer over de weg en door de lucht veel belangrijker (afb. *Infrastructuur Øresund*). Zo verloren in de afgelopen decennia grote delen van de oude havens in Kopenhagen hun functie. Opslag en overslag van wal naar schip en omgekeerd, waren niet meer nodig. Scheepswerven werden overbodig. Veel industrie en bedrijvigheid verplaatste zich van de havens naar afritten langs autowegen. Ten gevolge van deze economische transformatie kwam er in de havengebieden ruimte vrij waarmee de overheid zich niet één, twee, drie raad wist. Juist in deze gebieden, waarop de voormalige functie een zwaar stempel heeft gedrukt, blijkt in een streng gereguleerde welvaartsstaat als Denemarken tussenland te ontstaan.

Tussenland in de marge

Aan de overkant van de Sont, in Malmö, is iets vergelijkbaars te zien (AVL veldonderzoek 12-07-03). Op de plaats waar tot de opening van de nieuwe brug de pont van Kopenhagen naar Malmö aanlegde, bij Limhamn, ontstaat en ontwikkelt zich tussenland. De voormalige oprit van de pont naar Kopenhagen is nog duidelijk herkenbaar, maar deze is afgesloten door een hek zonder doorgang. Een snackbar die vroeger op de pontoprit was gericht, heeft zich omgedraaid: de voorkant ligt nu aan de oorspronkelijk achterliggende weg. Links van de oprit ligt een reeks lange smalle erfjes met op de kop een soort tuinhuisjes (foto's p. 129). Het heeft wat weg van een volkstuintencomplex, maar dat is het niet. Sommige huisjes blijken keurig ingericht, andere zijn volgestouwd met visspullen. De huisjes liggen aan de voorkant aan een kade langs het water, waarin kleine vissersboten dobberen. Ze lijken niet bestemd om in te wonen, maar dat gebeurt hier en daar wel.

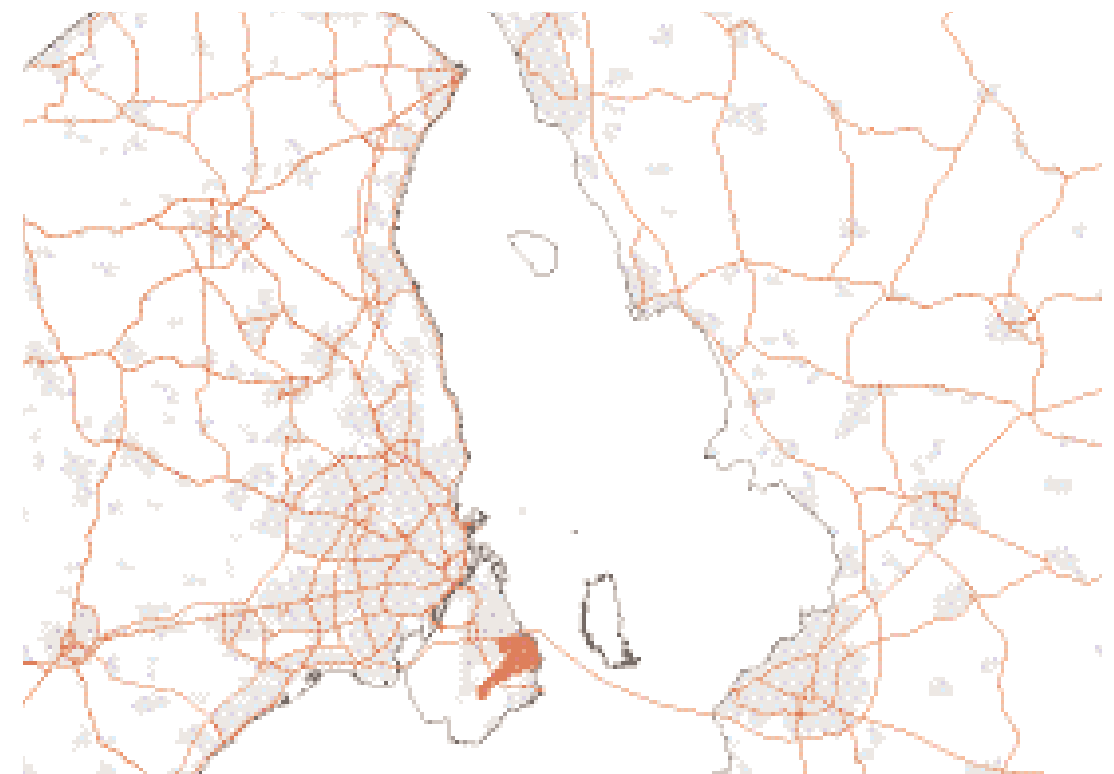
— Spoorlijnen
— Veerverbindingen
— Gestaakte
veerverbindingen
■ Havengebieden

— Wegennet
— Snelwegen
■ Luchthaven



^ **Infrastructuur Øresund: havengebieden, veerverbindingen en spoorlijnen** © RPB/AVL en Corine Land Cover

∨ **Infrastructuur Øresund: nieuwe brug, luchthaven en snelwegen** © RPB/AVL en Corine Land Cover



Tegenwoordig fungeren ze als een soort tweede huis, waarbij de diepe kavels erachter – die oorspronkelijk werden gebruikt om netten uit te hangen – dienen als tuin.

128

Verder is er in het gebied een kleine scheepswerf te vinden, staan er enkele golfplaten bedrijfshallen van een autohandel en is er een terrein waarop schots en scheef bootjes en aanverwante zaken staan geparkeerd: een wilde botenstalling. Te midden van dat alles is een klassiek modernistisch optrekje gerealiseerd: een woning met bedrijfsruimte. Aan de andere kant van de weg langs de voormalige oprit naar de pont ligt een grote cementfabriek die niet meer in bedrijf is. Op het spooreplacement staan overwoekerde wagons van de cementfabriek en enkele passagierswagons, tegenover het gesloten station Limhamn. Aan de andere kant is het emplacement slechts te verlaten door over een hek te klimmen. Achter dat hek ligt een gebiedje naast en gedeeltelijk op voormalig terrein van de cementfabriek. Daar zijn diverse kleine bedrijven neergestreken, die onder meer handelen in motoren en auto's.

Voor een deel van de lijst indicatoren uit de inleiding van dit boek hebben we ons laten inspireren door dit gebied. Zo lopen we al snel in de genoemde 'privé-openbaar-fuik', is het tussen de overwoekerde spoorrails als man goed plassen en bestaan er plannen om van de cementfabriek een pretpark te maken. De fabriek dient nu als caravanopslag. In dit gebied valt weer een aantal eigenschappen op: ongebruikelijke functiemenging, flexibel gebruik van terrein dat zijn oorspronkelijke functie heeft verloren en een gemakkelijke inpassing van dat gebruik in de bestaande ruimtelijke inrichting, waarin dan ook weinig ingrijpende veranderingen optreden.

Door de aanleg van de nieuwe brug, die de pont deed verdwijnen, en door de sluiting van de cementfabriek en station Limhamn is dit gebied niet ten dode opgeschreven, maar openen zich nieuwe perspectieven voor iets bijzonders in de Øresundregio, namelijk tussenland. Zweden is evenals Denemarken een welvarende verzorgingsstaat waar de overheid alles zo goed mogelijk tracht te regelen voor haar burgers, al schijnen er de laatste tijd barstjes in te komen (zie Luttikhuis 2003). In welvaartsstaten als Denemarken en Zweden, met een hoog ontwikkelde en strenge ruimtelijke ordening, is tussenland schaars. Het verschijnt in de marge en slechts op lokale schaal: op plekken zoals in de havengebieden van Kopenhagen en Malmö, die hun oorspronkelijke functie verliezen, waar grote spelers tijdelijk zijn uitgespeeld en enkele kleine een kans krijgen omdat de overheid nog niet aan het herstructureren is geslagen. Zagen we de ontwikkelingen van de havengebieden in Kopenhagen als gevolg van een grotere economische en infrastructurele transformatie, in Malmö hebben we heel duidelijk te maken met een neven-effect van de nieuwe brug. Anders dan in Opper-Silezië mag tussenland in de Øresundregio misschien minder direct samenhangen met veranderende infrastructuur, het verband is onmiskenbaar.



129

Italië **Arnovallei**



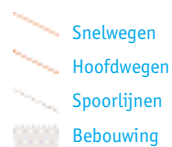


Italië: Arnovallei

136

De Arnovallei strekt zich uit tussen de Ligurische kust en Florence. Het gebied ligt tussen de welvarende Povlakte in het noorden en Rome in het zuiden en staat daarmee in verbinding via twee autowegen, de A1 en A12/E80. De vallei wordt omringd door bergen, behalve aan de kust in het westen. Er ligt een groot aantal kleine en enkele middelgrote steden, waaronder Pisa, Lucca, Pistoia en Prato (afb. *Steden Arnovallei*). Deze Toscaanse regio staat vooral bekend als toeristische bestemming. Wat de meeste kunst- en cultuurtoeristen ontgaat, is dat het gebied niet alleen eeuwen geleden een grote bloei doormaakte, maar nog steeds een van de meest welvarende gebieden van Italië is. De economie wordt er bepaald door midden- en kleinbedrijf dat per sector in de omgeving van de verschillende steden is gevestigd.

Hieronder zoomen we direct in op tussenland in de omgeving van Prato. Daarna schetsen we de context van die locatie binnen de regio, om ten slotte tussenland op grotere schaal te beschouwen.



137



^ [Steden Arnovallei](#) 1:625.000 © RPB/AVL en Corine Land Cover

Chinaland bij Prato: tussenland op locatie

Geoefend door het veldwerk en onderzoek in Polen, Denemarken en Zweden waren we tijdens ons veldonderzoek in Italië gespitst op de betekenis van verschillende soorten infrastructuur. Tussen Florence, Prato en Pistoia slingerden we bewust heen en weer tussen de oude weg die de drie steden verbindt, de autoweg en een provinciale weg parallel daaraan. Ten zuiden van Prato werd onze aandacht getrokken door reclameborden in het Italiaans en Chinees (AVL veldonderzoek 17-09-03). Wat was hier aan de hand?

Even buiten Prato blijkt allerlei bedrijvigheid te bestaan van Chinezen. Op een panorama (afb. *Panorama Chinaland*) zien we van links naar rechts het volgende: een woonhuis annex bedrijfspand, daarnaast een stuk agrarisch cultuurland met enige landwegen en boerderijen, erachter woonhuizen met bedrijven, ervoor containers met afval, dan een weg met bedrijven erlangs, en ten slotte – we zijn rond – weer woonhuizen annex bedrijven. Bekijken we het afval bij de containers beter, dan zien we kledinghangers en andere resten die wijzen op kleding en textiel. Bestuderen we de borden bij de woonhuizen en bedrijven nader, dan blijkt het om bedrijvigheid van Chinezen in de textiel-industrie te gaan.

Nader onderzoek leert dat we van doen hebben met een Chinese gemeenschap die vanaf ongeveer 1990 in de omgeving van Prato is neergestreken (AVL 2003). Zij voorziet de Italiaanse textiel- en kledingindustrie, die van oudsher in dit gebied is gevestigd, van benodigdheden zoals ritsen en knopen (Becattini 2001: 161-164). Deze zijn te duur geworden om in het gebied zelf te produceren en worden nu door de Chinezen geïmporteerd uit hun Volksrepubliek. Deze Chinezen zijn handig ingesprongen op de Italiaanse markt. Zij zagen kans hun bedrijven te vestigen in en achter bestaande bebouwing in agrarisch gebied dat wordt ontsloten door een fijnmazig wegennet. Op een detailkaart van het gebied, dat ligt bij het plaatsje Iolo, is te zien hoe deze bedrijven werden ingepast op de landbouwkavels tussen het bestaande net van wegen en de bebouwing. Dat laatste kan overigens ook te maken hebben met versnipperde grondeigendom (afb. *Ontwikkeling bebouwingsstructuur in Iolo bij Prato*). Even verderop sluit het lokale wegennet aan op regionale en nationale infrastructuur. De opritten van de autoweg A11 en de provinciale SS66 liggen op slechts enkele kilometers afstand (afb. *Situering Chinaland in Iolo bij Prato*).

In een spelersmodel zijn de verhoudingen tussen de Chinezen en andere spelers schematisch weergegeven (afb. *Spelersmodel Chinaland*). De Chinezen hebben onderling nauwe banden. Vanzelfsprekend onderhouden zij contact met het midden- en kleinbedrijf in de Italiaanse textielsector, die ze voorzien van waren zoals de genoemde knopen en ritsen. Zowel de Italiaanse als de Chinese textiel- en kledingsector berust voor een belangrijk deel op familiestructuren en vertrouwensrelaties. De Italiaanse overheid staat op afstand; ze is slechts één van de vele spelers. Officieel controleert zij de bedrijvigheid en probeert ze de plaats en gebieden waar deze zich vestigt te bepalen en aan banden te leggen. In de praktijk echter is er binnen de weinig effectieve Italiaanse ruimtelijke ordening veel mogelijk. Zowel in maatschappelijk als ruimtelijk opzicht organiseren de Chinezen en de Italianen hun zaakjes grotendeels zelf (Becattini 2001: 111-199).



1. Begraafplaats
2. Sportveld
3. Park
4. Chinese knopen-groothandel
5. Boerderij

- Hoofdwegen
- Verzamelwegen
- Lokale wegen
- Industrie
- Woonbebouwing
- Locatie panorama

- Hoofdwegen
- Lokale wegen
- Woonbebouwing
- Bedrijfsbebouwing



^ **Situering Chinaland in Iolo bij Prato** © RPB/AVL en Aeroplottig SNC Firenze

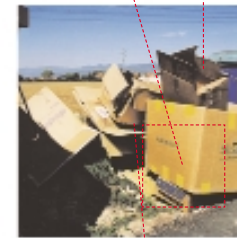
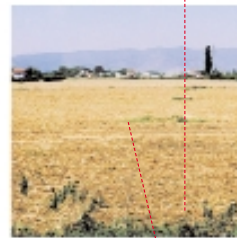
v **Ontwikkelingsbebouwingsstructuur in Iolo bij Prato** © RPB/AVL, Aeroplottig SNC Firenze en Comune di Prato



1980



2000



Chinaland, woensdag 17 september 2003

Landweggetjes, boerderijen en landerijen. Tussen, naast en achter de woningen verrijzen bedrijfspanden. Chinese graffiti op een elektriciteitskast, Kantonees bedrukte dozen met Prada kleevers en eindeloze reeksen tweetalige reclameborden langs provinciale wegen zijn de sporen van een grote Chinese gemeenschap die zich heeft toegelegd op een deel van de in het gebied aanwezige textielindustrie.



Een aantal eigenschappen van tussenland die we kennen uit de gebiedsanalysen van Opper-Silezië en Øresund, keert op de lokale schaal van China-land bij Prato terug: de samenhang met infrastructuur, de flexibele inpassing in bestaande ruimtelijke structuren, de informele organisatievorm zonder veel overheidsbemoeienis en functiemenging, hier in Iolo van wonen en werken, agrarisch bedrijf en verschillende onderdelen uit het productieproces van textiel en kleding. In een aantal opzichten echter verschilt het tussenland in Italië van dat in zowel Øresund als Opper-Silezië, waartussen we behalve overeenkomsten ook al verschillen zagen. Het is van een andere soort. Om daar meer zicht op te krijgen, beschouwen we de eigenschappen in de volgende subparagrafen in de regionale context van de Arnovallei. Nadat we een idee hebben gekregen van de voorwaarden waaronder het tussenland in Italië ontstaat, laten we zien wat dit in het gebied tussen Prato en Florence op bovenlokale schaal betekent.

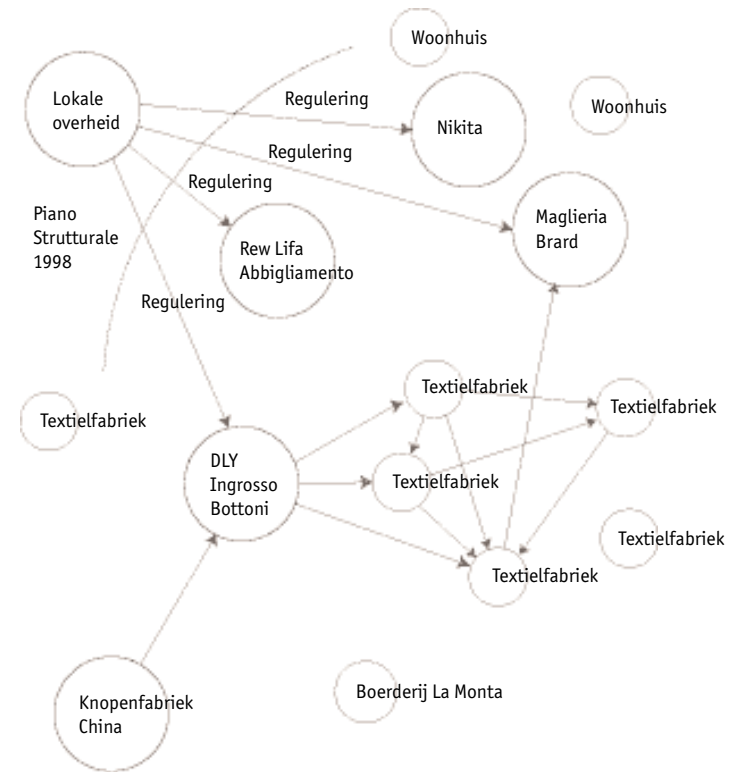
*Arnovallei: een regio in delen*⁴

Grote delen van het vlakke land in de Arnovallei zijn ontgonnen volgens een regelmatig patroon en in blokken verkaveld. Het oude wegennet hangt samen met die verkaveling. Het oorspronkelijke rasterpatroon, dat deels uit de Romeinse tijd stamt, is nog goed te herkennen, bijvoorbeeld tussen Florence en Prato (zie Smith 1978: 61-112). Behalve de steden Florence, Prato en Pistoia liggen in dit oude cultuurlandschap bijvoorbeeld Lucca, Pisa en Livorno, en is er nog een reeks kleinere steden, waaronder Montecatini, Empoli, Santa Croce en Pontedera. De wat grotere steden vormen de hoofdstad van een provincie en vertonen onderling nogal eens rivaliteit.

In Italië zijn steden en provincies traditioneel van groot belang. Vanouds waren er stadstaten; al bij de Etrusken stonden deze centraal. Ook het Romeinse Rijk is uit zo'n stadstaat ontstaan: Rome. In de loop van de middeleeuwen ontstonden er vele nieuwe stadstaten, waaronder Florence, Lucca en Pisa in Toscane (Zijlma 1986: 7-30). Deze steden hadden een uitgestrekt agrarisch achterland in de berggebieden of langs de kust (afb. *Provincies in de Arnovallei*). De vorm en begrenzing van de huidige provincies binnen de regio Toscane komt daaruit voort. De stadstaten waren tegen het einde van de middeleeuwen en ook daarna nog zeer machtig. Erbinnen speelden bepaalde families en contacten tussen families doorgaans een belangrijke rol (Duivenvoorden en Van Vossen 1996: 1-24).

Deze geschiedenis is van groot belang voor de regionale identiteit. De rivaliteit en tegenstellingen in de Arnovallei worden er mede door bepaald. Dit geldt bijvoorbeeld voor Livorno en Pisa. Pisa is een oude stadstaat; Livorno is een veel jongere stad, een nieuwe haven die pas in de zestiende eeuw werd gesticht. De geografie speelt ook een rol. Zo is Lucca een gesloten stad met een eigen ommeland, grotendeels door reliëfrijke gebieden omgeven. De vallei met Florence, Pistoia en Prato, die door de Monte Albano van de rest wordt gescheiden, is tegenwoordig de machtigste zone, waarmee het kustgebied probeert te concurreren (afb. *Reliëf en bebouwingsstructuur Arnovallei*) (Van Vossen en Duivenvoorden 1998). Dit alles moet worden gezien tegen de achtergrond van de wording van Italië en de nationale politiek en bestuurscultuur.

4. De paragrafen over de regio zijn deels gebaseerd op een gesprek met Ellen van Vossen op 08-09-03 in Den Haag, een gesprek op 17-09-03 met G. Bianchi van het *Department of Political Economics* van de *Siena University*, en een gesprek op 18-09-03 met M. Brachi en A. Ratti van de gemeente Prato en P. Vannucchi, stadsarchitect van die gemeente. Ellen van Vossen studeerde aan de Universiteit Utrecht af in de regionale geografie op een scriptie over de Toscaanse corridorregio. G. Bianchi is gespecialiseerd in de economische ontwikkeling van Italiaanse regio's, in het bijzonder in Toscane.



^ **Spelersmodel Chinaland** © RPB/AVL

^ **Provincies in de Arnovallei** 1:625.000 © RPB/AVL en Corine Land Cover



Een zwak bestuur en bestel

De nationale staat Italië ontstond pas in de tweede helft van de negentiende eeuw. Het nationale bestuur was weinig krachtig en stabiel. Italië is berucht om zijn snelle opeenvolging van regeringen (Kinder en Hilgemann: 72-73, 158-159, 243). Deze waren nog niet geformeerd of ze vielen alweer. In de jaren zestig en zeventig van de twintigste eeuw maakte het land een periode van onrust door, die werd gekenmerkt door grote onzekerheden in politiek en bestuur. Kortstondige regeringen namen geen besluiten of schoven beslissingen op de lange baan. Het bestuur werd ondermijnd door vriendjespolitiek en de politiek bleek verweven met de maffia; zelfs rechters waren hun leven niet zeker (Hinz 2001; Rother 2001).

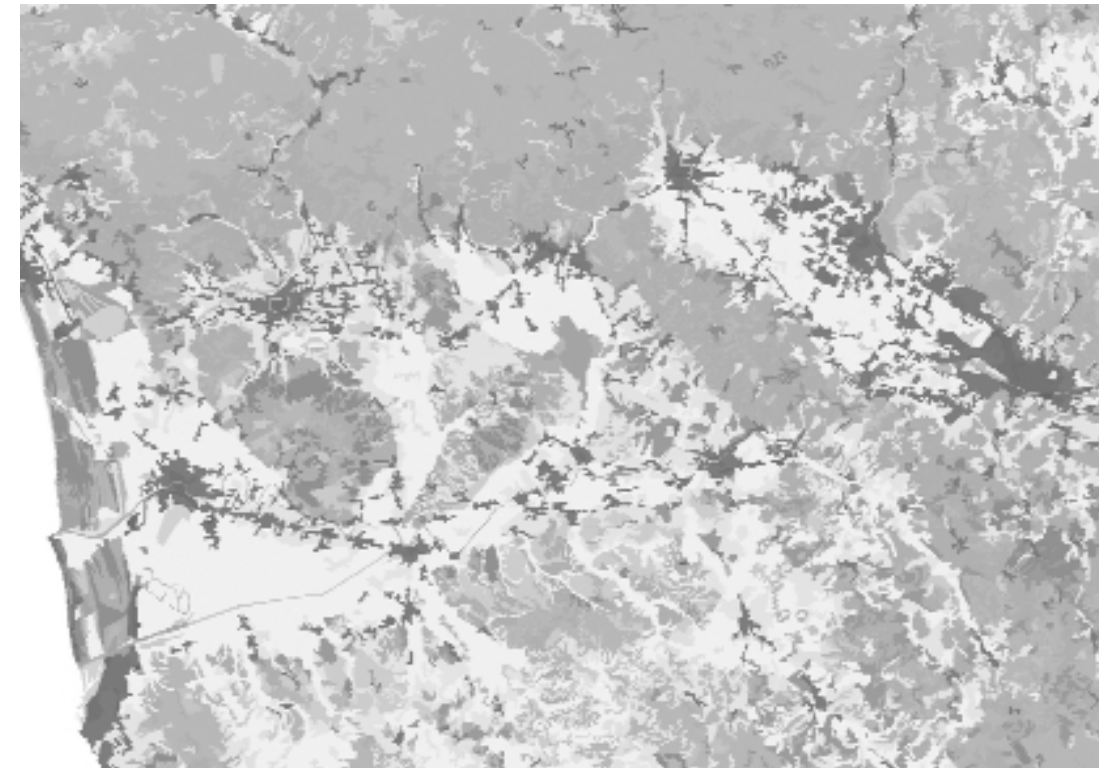
Italianen zijn niet gewend aan een verzorgingsstaat. Het is eerder gebruikelijk de zaken individueel of binnen de eigen groep te regelen. De *famiglia* speelt een belangrijke rol, ook in economisch opzicht. Contacten berusten op vertrouwen binnen families en tussen families en kennissen onderling (Becattini 2001: 111-199; Van Vossen en Duivenvoorden 1998). Ook rivaliteit moet binnen deze context worden beschouwd. Familiale banden maken door flexibiliteit veel mogelijk, maar blokkeren ook van alles, bijvoorbeeld door oud zeer. De ruimtelijke resultaten van deze contacten, zoals we die op lokale schaal in de buurt van Prato zagen, staan vaak haaks op wat ambtenaren van ruimtelijke ordening graag zien.

Anders dan vaak gedacht, bestaat er in Italië wel degelijk ruimtelijke ordening. In historische stadscentra wordt de inrichting van de ruimte streng gereguleerd. Deze centra worden gekoesterd en gerevitaliseerd. Deze regulering heeft ongetwijfeld ook te maken met het toerisme, dat veel geld in het laatje brengt. Op gemeentelijke schaal zijn er bestemmingsplannen, *piano strutturale* geheten. De ruimtelijke inrichting die daaruit voortkomt, stelt echter vaak weinig voor en er valt dikwijls gemakkelijk onderuit te komen. Dan worden de regels gewoon wat aangepast, hoewel dit per gemeente sterk kan verschillen. Er bestaan gemeenten die er bijvoorbeeld redelijk in zijn geslaagd vervuilde industrie te reguleren en te verplaatsen. Maar het kan ook voorkomen dat je bijvoorbeeld in de oude binnenstad van Lucca zeer genoeglijk wandelend van het stedenschoon geniet, terwijl je buiten de middeleeuwse stadsmuren op ontoereikende wegen een uur vastzit in eendloze files om de stad in en uit de komen.

Italië kent ook regionale planning, maar daar is in de praktijk weinig van te merken. De bestuurlijke lagen van de regio Toscane en de provincies houden zich in geringe mate met ruimtelijke ordening bezig. De regio heeft de gemeenten bij het ontwikkelen van hun bestemmingsplannen grote autonomie gegeven. Wel zijn er twee zogenaamde *Area Metropolitana* aangewezen: Florence-Prato en Pisa-Livorno. Wat daarvan het effect is, blijft echter onduidelijk. Hetzelfde geldt voor het samenwerkingsverband *Area Vaste* tussen Pisa en Livorno. Dat werd in de jaren negentig in het leven geroepen, maar lijkt een stille dood gestorven (Van Vossen en Duivenvoorden 1998).

Economie en samenleving: geografisch geclusterd, informeel georganiseerd

In de praktijk zijn ongeplande, informele ontwikkelingen in veel gemeenten in de Arnovallei de normale gang van zaken. Deze gemeenten regelen hun



^ Reliëf en bebouwingsstructuur Arnovallei © RPB/AVL en Corine Land Cover

v Spreiding van industriële districten Arnovallei 1:625.000 © RPB/AVL, Corine Land Cover en Duivenvoorden en Van Vossen (1996)

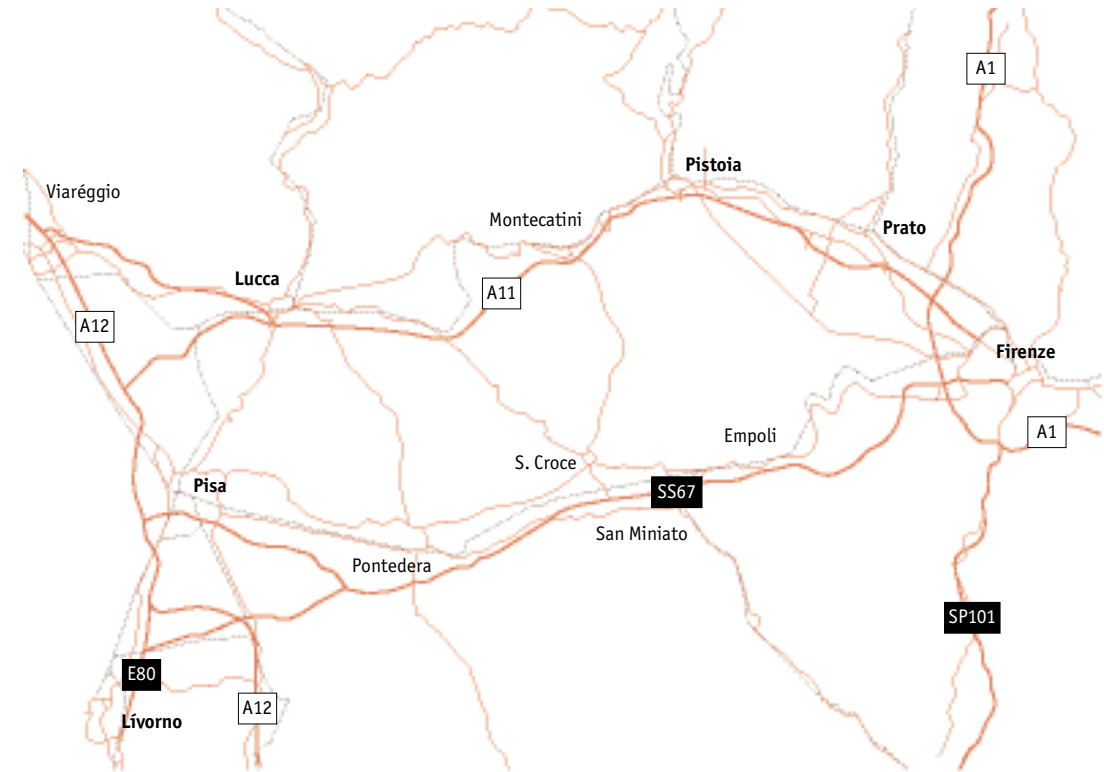


zaakjes zelf, in overleg met belanghebbenden. De economische structuur van het gebied sluit daarop aan. Toscane wordt vaak als voorbeeld genoemd van het 'Derde Italië'. Italië zou worden beheerst door een tegenstelling tussen het Noorden, met grote bedrijven en industrie, en het Zuiden, dat voornamelijk agrarisch is. Met het 'Derde Italië', waartoe de regio's Emilia Romagna, Toscane en de Veneto behoren, wordt geprobeerd deze tegenstelling te nuanceren (Duivenvoorden en Van Vossen 1996: 12-19). De structuur wordt gekenmerkt door kleinschalige familiebedrijven die in een regio dicht bij elkaar liggen, met dien verstande dat iedere sector of industrietak is geconcentreerd in een bepaald gebied, meestal in de buurt van een stad. Het Derde Italië wordt dikwijls als succesformule gepresenteerd. Zoals dat gaat met dit soort formules, komen er de laatste tijd barsten in. Maar in Toscane gaat het nog steeds goed. In de Arnovallei zijn onder meer de volgende concentraties van midden- en kleinbedrijf te vinden (Van Vossen en Duivenvoorden 1998): textiel bij Prato, boomkwekerijen bij Pistoia, meubels in Val di Nievole, schoenen in Monsummano, papier bij Lucca, motorvoertuigen (Vespa) bij Pontedera, leer bij Santa Croce en kleding in Empoli (afb. *Spreiding van industriële districten in de Arnovallei*).

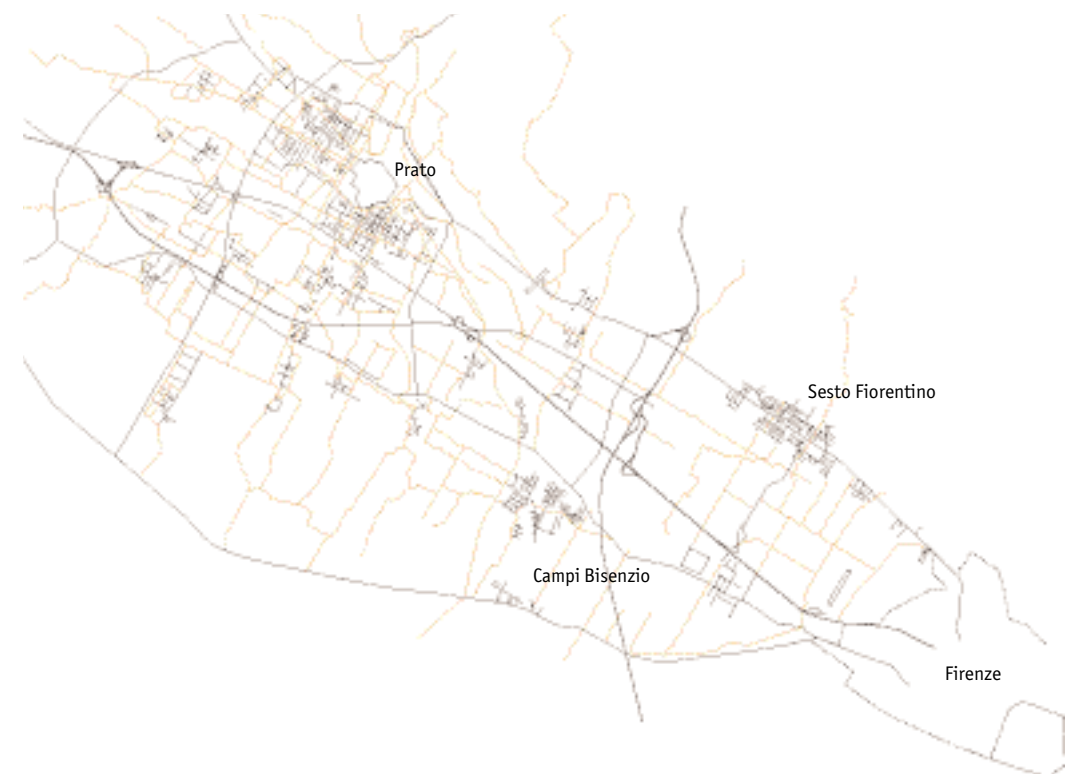
De laatste tien jaar zijn deze economische districten enorm geëxpandeerd. De bedrijven zelf zijn niet veel groter geworden. Wel zijn er meer gekomen. En behalve de Chinezen bij Prato zijn er bijvoorbeeld ook Marokkanen ingesprongen. Er wordt wel gezegd dat deze buitenlanders de Italiaanse economische structuur verstoren. Bij de Chinezen lijkt dat echter geenszins het geval: hun op vertrouwen en familiebanden gebaseerde bedrijvigheid sluit naadloos aan bij de Italiaanse. De geografisch geclusterde sectoren bestaan nog steeds voornamelijk uit middelgrote, kleine en zeer kleine familiebedrijven, die zijn gespecialiseerd in een deel of een fase van een groter productieproces. De bedrijven onderhouden nauw contact met elkaar in verband met een veelheid aan onderlinge leveranties die nauw met elkaar samenhangen. De vele bedrijven – het zijn er duizenden – beconcurreren elkaar niet, maar werken samen. Opdrachten worden gedeeld of aan anderen doorgegeven. Deze economische structuur maakt het mogelijk doeltreffend te reageren op veranderingen in de markt en heeft er mede voor gezorgd dat de lokale samenleving wordt bepaald door een informele organisatie waarin bedrijven, lokale overheden en andere spelers deelnemen. Inrichting van de ruimte is in dit verband bijna altijd het resultaat van onderhandeling tussen een groep lokale, kleine spelers zonder een grote, dominante partij. Deze organisatie, waarin men de zaken zelf en in onderling overleg regelt, berust op vertrouwen en consensus (Becattini 2001: 111-199; Van Vossen en Duivenvoorden 1998).

Infrastructuur als bindmiddel

In de Arnovallei vormt de infrastructuur het bindende element tussen de verzameling van verschillende steden, provincies, gemeenten, geografisch geclusterde bedrijvigheid en informele, lokale bestuursstructuren. Langs de Arno, die vanaf Florence door de vallei naar Pisa slingert en even verderop in zee uitmondt, loopt de oude, provinciale weg van Florence naar de kust (afb. *Infrastructuur Arnovallei*). Langs deze weg ligt een aantal van de reeds genoemde kleine steden, zoals Empoli, Santa Croce en Pontedera. Parallel aan



^ **Infrastructuur Arnovallei** 1:625.000 © RPB/AVL en Corine Land Cover
 v **Netwerk van infrastructuur tussen Prato en Florence** © RPB/AVL



deze route is een regionale autoweg aangelegd. In de buurt van de kust sluit deze aan op de A12, bij Florence op de A1. Via deze autowegen is een goede aan- en afvoer van de producten uit bijvoorbeeld de leer- of kledingindustrie mogelijk. Deze is goeddeels gesitueerd tussen de oude verbindingsweg en de regionale autoweg.

Van Pontedera via Santa Croce naar Empoli blijkt de bedrijvigheid zich vooral te concentreren langs oude verbindingswegen, enerzijds aan de randen van de steden, anderzijds tussen die plaatsen in de vorm van lintbebouwing, vaak in oude buurtschappen (AVL veldonderzoek 16-09-03). Het kleinbedrijf speelt zich dikwijls af in of achter woonhuizen en is daarom in eerste instantie niet eenvoudig herkenbaar. De panden waarin iets grootschaliger bedrijven zijn gevestigd, blijken opmerkelijk vaak verstoken van enige naam of aanduiding. Dat wordt kennelijk overbodig gevonden: degenen die je nodig hebben, kennen je toch wel.

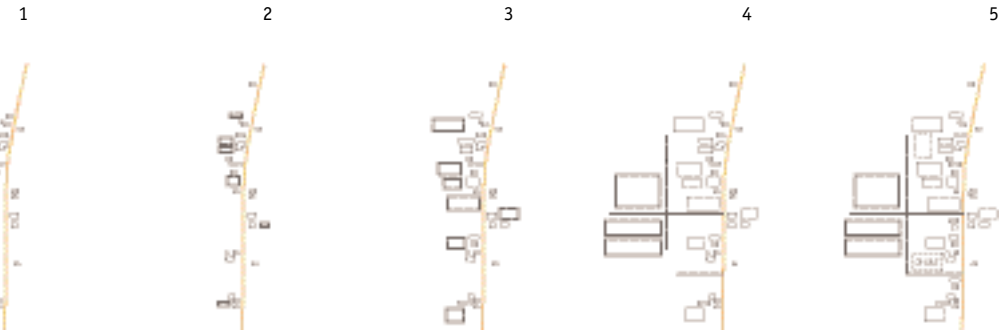
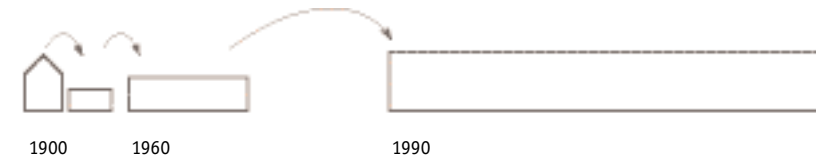
Langs de noordrand van de vallei loopt de A11, van de A12 aan de kust naar de A1 bij Florence. Langs deze weg liggen Lucca, Val di Nievole, Monsummano, Pistoia en Prato. Evenals in het geval van de regionale autoweg blijkt de bedrijvigheid hier niet zozeer aan de autoweg te hangen, maar veeleer te vinden langs oudere infrastructuur (AVL veldonderzoek 17-09-03). Dat heeft grote gevolgen voor de inrichting van de ruimte op bovenlokale schaal.

Tussen Florence en Prato: tussenland op grote schaal

In het lokale verhaal over Chinaland zagen we al dat in de vallei met Florence, Prato en Pistoia parallel aan de autoweg een oude weg loopt die de drie steden verbindt. Daarnaast is er nog een provinciale weg. Behalve Florence en Prato liggen er de kleinere steden Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio en Poggio a Caiano. De vallei is het meest dichtbevolkte gebied in de Arnoregio en kent de grootste economische activiteit. Een groot deel van die activiteit speelt zich niet in de steden af, maar daartussenin. Daar is de bedrijvigheid aangetakt aan het oude, fijnmazige netwerk van lokale wegen met lintbebouwing en buurtgemeenschappen. De bebouwing is meestal ingepast in de oude blokvormige verkavelingsstructuur, waarop het oude wegennet aansluit (zie afb. *Netwerk van infrastructuur tussen Prato en Florence*). Waar snelwegen enkel toegankelijk zijn via knooppunten, kunnen langs deze wegen overal bedrijferven ontstaan.

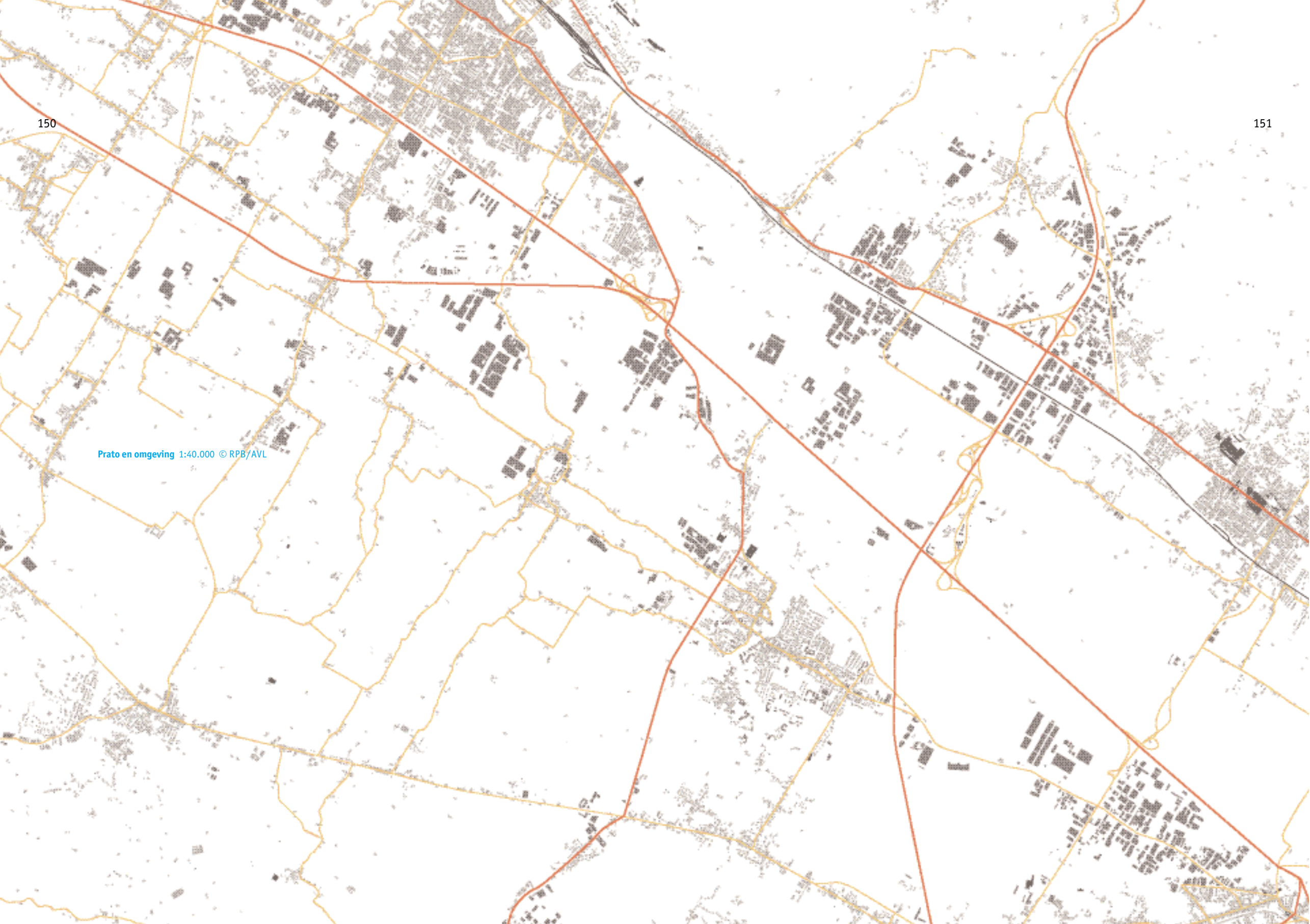
De autowegen spelen wel een belangrijke rol bij het transport. Opritten liggen dan ook nooit ver van de gebieden waar de vele kleine en middelgrote bedrijven uit de textielnijverheid en -industrie zich concentreren. Het begon met huisnijverheid in buurtgemeenschappen in woningen van arbeiders. Vervolgens ontstonden achter de woningen kleine fabriekjes, bedrijfjes en opslagruimten. Dit proces van ongeplande groei resulteerde uiteindelijk in een ruimte waarin tussen de linten van woningen een mix van wonen, werken en recreëren is ontstaan: een bovenlokale vorm van tussenland (zie afb. *Groeiprincipe langs linten in Arnovallei*). Het door functiemenging, inpassing in de bestaande ruimtelijke structuren en flexibiliteit gekenmerkte gebied strekt zich uit over tientallen kilometers. Bovendien is het niet slechts op bovenlokale schaal bij Prato te vinden, maar in de hele regio in de districten

1. Lintstructuur met agrarische oriëntatie
2. Ontstaan van huisnijverheid
3. Schaalvergroting
4. Verdubbeling structuur
5. Transformatie lint



^ [Groeiprincipe langs linten in de Arnovallei](#) © RPB/AVL

Prato en omgeving 1:40.000 © RPB/AVL



met midden- en kleinbedrijf uit bijvoorbeeld de leer-, schoenen- en kleding-nijverheid en -industrie.

In tegenstelling tot de Øresundregio is tussenland in de Arnovallei dus geen marginaal verschijnsel. Bovendien bestaat het op bovenlokale schaal niet uit een verzameling losse plekken, zoals in Opper-Silezië, maar uit aaneengesloten gebieden. Hoewel het zich vrij gemakkelijk verplaatst en verandert, is het ook minder tijdelijk dan in Øresund en Opper-Silezië. In de Arnovallei zien we dat tussenland ontstaat op bovenlokale schaal bij een grote verzameling kleine spelers waarbij een overheersende grote speler ontbreekt. De aanhoudende en bovengemiddelde groei van de regionale economie in de Arnovallei in tijden van wereldwijde recessie illustreert het succes van tussenland met een kleinschalige economische structuur die is gebaseerd op een informele organisatie en die sterk is verbonden met het provinciale en lokale wegensysteem en de oude ontginningsstructuren (zie Frijters en Van Veelen 2004).

Bolesław Domański

Upper Silesia in the post-socialist economy of Poland

In contrast to many European coal regions, Upper Silesia in southern Poland did not see any significant change after World War Two. The Upper Silesian Region had appeared as an industrial and urban conurbation at the borderland of Germany, Russia and Austria in the early 19th century. Then the post-war socialist policy petrified its economic and spatial structure. In the late 1980s, coal mining and steel production still represented nearly two-thirds of industrial employment and one-third of all economically active population, consumer and producer services were badly underdeveloped. The region suffered from cumulative negative effects of industrialization. Air and water pollution, mining damage and spoiled landscape created the 'black country'. Due to a 50-year neglect, the region lacked good housing and modern infrastructure, young people were mainly channelled into narrow manual training.

In 1990 Upper Silesia suddenly had to adjust to re-established market relations and global impacts. At the same time it was faced with the need of rapid structural change. Consequently, it was a leading candidate for economic collapse. Traditional industries were shrinking and the region's environmental and social attraction for new investors was limited only.

A dramatic decline in the national consumption of coal reduced the number of miners from above 400,000 to 120,000 (less than 10% of regional employment). This was accompanied by considerable lay-offs in steel industry due to technological modernization and contraction of capacity. Special programmes offered the miners and steelworkers pre-retirement allowances and re-training. Poor financial standing of state-owned coal and steel companies had a crippling effect on local governments too, since these companies were not able to pay local taxes and environmental fees. At the same time however there were beneficial environmental effects due to the changing technologies in steel industry and power generation: Upper Silesian towns now experience about 5-10 times lower

concentration of fly ash and sulphur oxides than 15 years ago. But economically too the situation improved.

The fundamental force behind this growth of Upper Silesian economy, the creation of new jobs and regional unemployment rates below the national average, is the development of economic activities that had previously been of secondary importance. I refer to consumer services and retailing, producer services and certain manufacturing sectors. Except for steel and coke most of the manufacturing has already been privatised. The same holds for retail and services.

The spectacular growth of the tertiary sector was enabled by its huge underdevelopment under the socialist regime. The sheer size of the regional market is a critical asset for manufacturing activities too: 3.6 million inhabitants in the region and 8 million within a radius of 100 kilometres of Katowice. In addition, there are good road connections with other parts of the country and the A4 motorway will soon provide the first modern connection between Germany and Poland.

Foreign capital also contributed to the development of the production of various goods in the region. Saint Gobain was the first transnational company that decided on a large greenfield investment in Upper Silesia (glass factory). Many companies acquired privatised Silesian factories for the production of food and beverages (e.g. Unilever, Danone) and some got involved in the production of electrical machinery and transportation equipment (ABB, Alstom). More recently LNM made investments in two steel plants, including the giant Huta Katowice.

The most spectacular growth however has taken place in the automobile industry. For instance Fiat invests in the Tychy assembly plant that was privatised in 1992, and gets its supplies from the region. Foreign manufacturers of car components also have become attracted to Upper Silesia, especially after General Motors opened its new factory in Gliwice in 1998 (the home plant of Agila). Some plants are entirely oriented towards the West European market, e.g. Isuzu's diesel engines.

Factors behind the few-billion-dollar foreign manufacturing investment in Upper Silesia include

accessibility and market attributes as well as a vast pool of labour and work ethics. The latter proved more important than high wages and strong trade unions in the region. Government stimulated the special economic zone. However incentives were not restricted to the region, but are also found in other parts of Poland.

All things considered, post-1990 development of Upper Silesia escapes simple generalizations and comprises contrasting processes: decline of traditional sectors, expansion of services and new industries and foreign branch plant investment. This includes high-volume production to national and European markets. However, the growth potential of some of the services and industries in the region rested on unique conditions of earlier underdevelopment, which have been partly exhausted now. As a result, unemployment has recently increased. It requires active long-term national and regional policies to be able to overcome negative effects of earlier industrialization in infrastructure, housing, industrial wasteland and education. The EU structural funds may have an important role here.

The question is then if current processes will build up a diversified regional economy with a potential for sustained economic development, so that permanent assistance need not to be relied on. At the moment there is no definite answer to this question. Moreover, there are different local trajectories of individual towns within the region. In this perspective, the fundamental question about Upper Silesian success or failure is whether there will be pockets of deprivation within a generally progressing restructured region or only islands of prosperity within a depressed area.

Personalia Bolesław Domański is professor and head of the Department of Regional Development, Jagiellonian University, Cracow, Poland. Studies on local and regional development, restructuring of industrial regions and foreign investment, author of *Industrial control over the socialist town: benevolence or exploitation?* (Westport: Greenwood, 1997).

Nederland **Tussenland** verkend

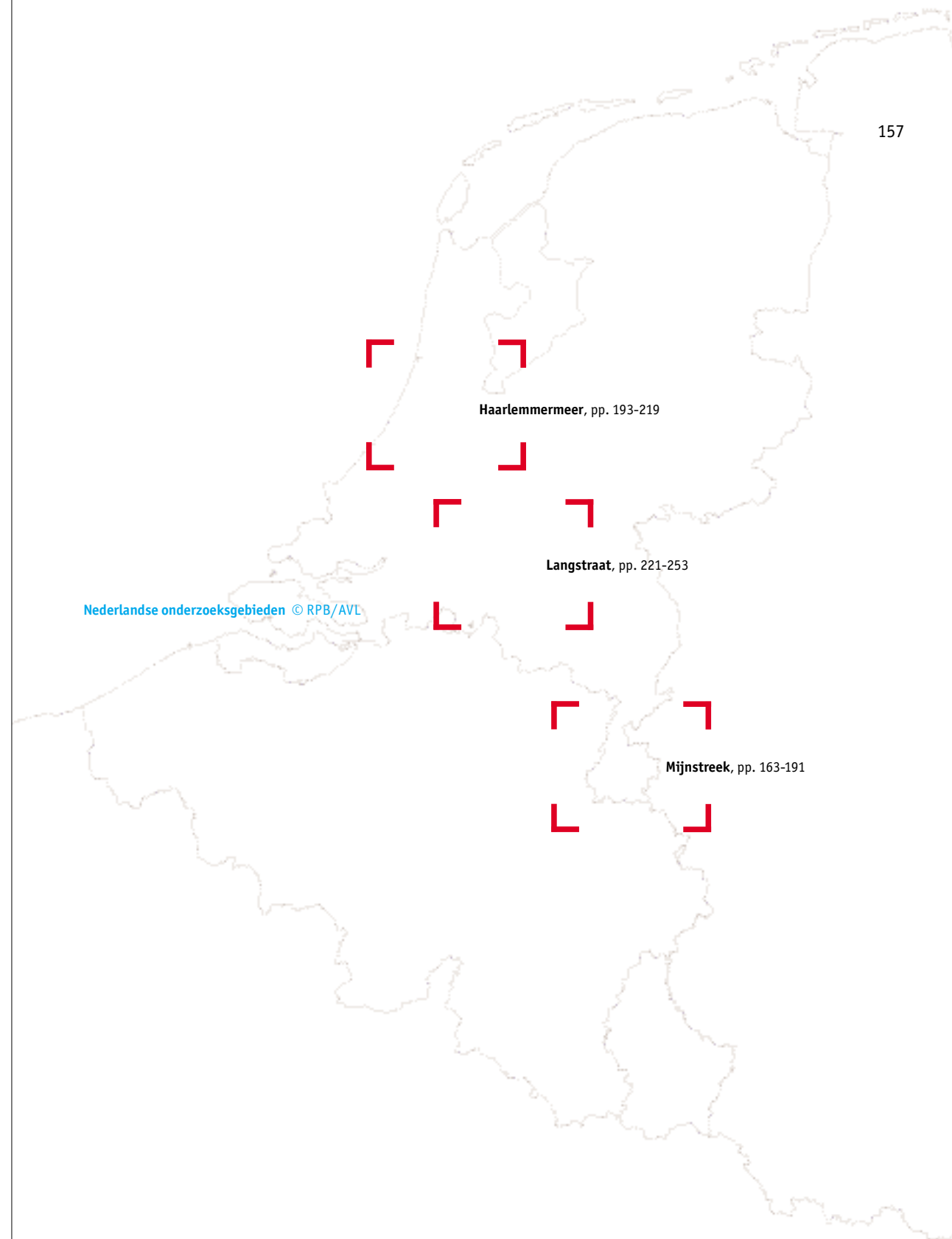
155

Regionale vergelijking

156 Na het uitstapje naar de drie buitenlandse regio's in het vorige hoofdstuk, treden we hier, met een frisse blik, een beetje als na terugkomst van vakantie, de Nederlandse onderzoeksgebieden tegemoet om onvermoede parallellen te ontdekken. Evenals in het buitenland analyseren en vergelijken we in Nederland drie uiteenlopende regio's: de Mijnstreek in Zuid-Limburg, de Haarlemmermeer in Holland en de Langstraat in Noord-Brabant (afb. *Nederlandse onderzoeksgebieden*). De Mijnstreek is een verstedelijkt gebied waar de sluiting van de mijnen tot grote economische veranderingen leidde; de sturing door de overheid hierbij is slechts ten dele geslaagd. De Haarlemmermeer is een zeer dynamisch gebied in het meest verstedelijkte deel van Nederland. Vele spelers, waaronder een aantal grote zoals Schiphol en de verschillende overheden, verdringen zich er om invloed uit te oefenen op en te profiteren van de bloeiende economie. De Langstraat ligt in het oude cultuurlandschap tussen 's-Hertogenbosch en Geertruidenberg. De economie, die het goed doet, wordt hier veeleer bepaald door een grote groep kleine spelers.

We volgen dezelfde methodiek als in het voorgaande hoofdstuk. We gaan zowel inductief als deductief te werk en de drie schaalniveaus komen, afhankelijk van het materiaal, in wisselende volgorden aan de orde. Achtereenvolgens worden de Mijnstreek, de Haarlemmermeer en de Langstraat behandeld. Hoewel de Zuid-Limburgse Mijnstreek en de stedenband in Opper-Silezië, de Haarlemmermeer en de Øresund, en de Langstraat en de Arnovallei niet al te zeer als paren moeten worden beschouwd, vertonen ze onderling opmerkelijke overeenkomsten. We zullen de parallellen tussen deze gebieden bespreken en ook alle zes gebieden onderling nog eens vergelijken. Ten opzichte van het buitenland zoomen we in de Nederlandse gebieden iets meer in, zowel in geografische zin als in de historische en economische analyse. De statistieken (zie kader *De onderzoeksgebieden in cijfers*) geven de situatie in de drie gebieden in cijfers weer, ten opzichte van elkaar en binnen Nederland. Dit om de voorwaarden en omstandigheden waaronder tussenland zich ontwikkelt en de eigenschappen ervan scherper te kunnen duiden.

157



Limburg **de Mijnstreek**

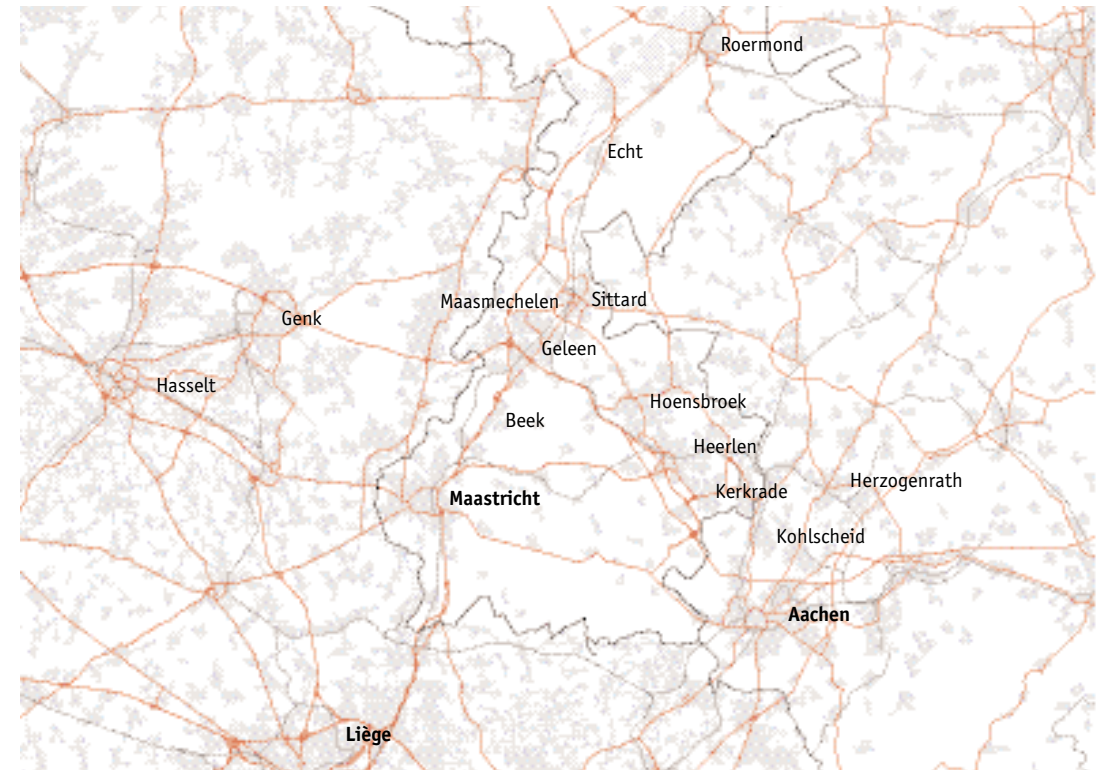




In het noorden van Zuid-Limburg ligt de zogenaamde Mijnstreek. Een zeer verstedelijkt landschap, dat met zijn verschillende kernen, zijn grillige vormen en afwisselend landelijke en stedelijke plekken kenmerken vertoont van het 'stedelijk veld' en de 'Zwischenstadt' (zie hoofdstuk *Positionering*). Het gebied is gesitueerd in de Nederlands-Duits-Belgische grensregio met oude grote steden als Maastricht, Aken en Luik. Aan de oostkant ligt een agglomeratie met Heerlen, Hoensbroek, Brunssum, Landgraaf en Kerkrade (afb. *Steden Limburg en omgeving*). Aan de westkant liggen Sittard, Geleen en Beek.

De verstedelijking van de Mijnstreek is te danken aan de steenkool die er in de grond zit. De steenkoolindustrie bloeide kort voor 1900 op en bracht ingrijpende veranderingen voor de regio met zich mee. In de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw deed zich een tweede transformatie voor: de mijnen werden gesloten en verdwenen.

Hieronder beschrijven we eerst de geschiedenis van de regio. Vervolgens zoomen we in op tussenland op lokale schaal en we besluiten met de ontwikkeling daarvan op bovenlokale schaal.



^ Steden Limburg en omgeving 1:625.000 © RPB/AVL en Corine Land Cover

Agrarisch en dun bevolkt

Tot kort voor 1900 was Zuid-Limburg een dun bevolkt, agrarisch gebied, waarin eeuwenlang weinig veranderde. De enige stad van belang was het aloude Maastricht. Sittard en Valkenburg waren kleine steden die in de late middeleeuwen ontstonden; Kerkrade, Heerlen, Hoensbroek, Geleen en Beek waren dorpen. Totdat die dorpen in de negentiende eeuw kleine gemeenten werden, bepaalden zogenaamde heerlijkheden het Zuid-Limburgse heuvelland. Dat waren machtsgebiedjes van adellijke heren die in de loop van de middeleeuwen waren ontstaan.

De macht in Zuid-Limburg was erg versnipperd. De adellijke domeinen waren klein, met meestal slechts vier of vijf boerderijen op het grondgebied. Ieder dorp werd omringd door een doorgaans bescheiden hoeveelheid landbouwgrond. De meeste dorpen lagen in dalen langs beken en riviertjes. Ook de belangrijkste verbindingswegen tussen de nederzettingen liepen voornamelijk door die dalen (afb. *Limburg, Mijnstreek rond 1850*). Rond de dorpen, maar ook langs deze wegen en in de dalen waren landbouwgronden te vinden; op de hoger gelegen plateaus lagen overwegend woeste gronden (Renes 1988: 61-165).

Mijnen, spoorlijnen en koloniën

Pas in 1893, met de oprichting van de particuliere Maatschappij tot exploitatie van de Limburgse Steenkoolmijnen (Oranje-Nassau), kreeg Limburg grootschalige mijnbouw. Lange tijd was men zich niet bewust van de grootte van de Zuid-Limburgse steenkoolvoorraad (Ubachs 2000: 414-433). En omdat Engelse en Belgische steenkolen over zee en via rivieren gemakkelijk te verkrijgen waren, was er in eerste instantie weinig animo voor de steenkoolwinning.

Maar toen het startschot eenmaal was gegeven, was het hek van de dam. In en om Heerlen verschenen vier Oranje-Nassaumijnen. In de omgeving van Kerkrade gingen mijnen als Julia, Laura en Willem Sophia ondergronds. In de omgeving van Sittard en Geleen ontwikkelde zich een tweede gebied, met de welbekende staatsmijnen bij Geleen en Beek (Renes 1988: 183-209; Stol 1985).

In Limburg verliep de opbouw van de steenkoolindustrie volgens hetzelfde principe als in Opper-Silezië. Zonder rekening te houden met de bestaande inrichting van het landschap werden de mijnen op de steenkoolvoorraden gebouwd, verzezen rond die mijnen woonbuurten voor arbeiders, en ging het transport van de gewonnen kool per spoor (afb. *Limburg, Mijnstreek rond 1920*). Evenals in Polen ontstond een netwerk van spoorwegen waaraan de mijnen 'hingen', met daaromheen een onsamenhangende verzameling woonwijken (zogeheten koloniën) en ertussenin resten van het oude cultuurlandschap. Zo groeiden dorpen als Kerkrade, Heerlen, Brunssum en Geleen enorm uit. In 1930 waren de vele kleine dorpen inmiddels samengevoegd tot een paar grote gemeenten; Heerlen en Kerkrade behoorden tot de belangrijkste (Wieland 1989: 28, 30, 58-60).

Een aanzienlijk deel van de mijnkoloniën werd niet bewoond door Nederlanders, maar door gastarbeiders, bijvoorbeeld uit Polen, Oostenrijk en Duitsland. Zij werkten alleen in de mijnen, want anders dan in Opper-Silezië



^ [Limburg, Mijnstreek rond 1850 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst](#)

v [Limburg, Mijnstreek rond 1920 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst](#)



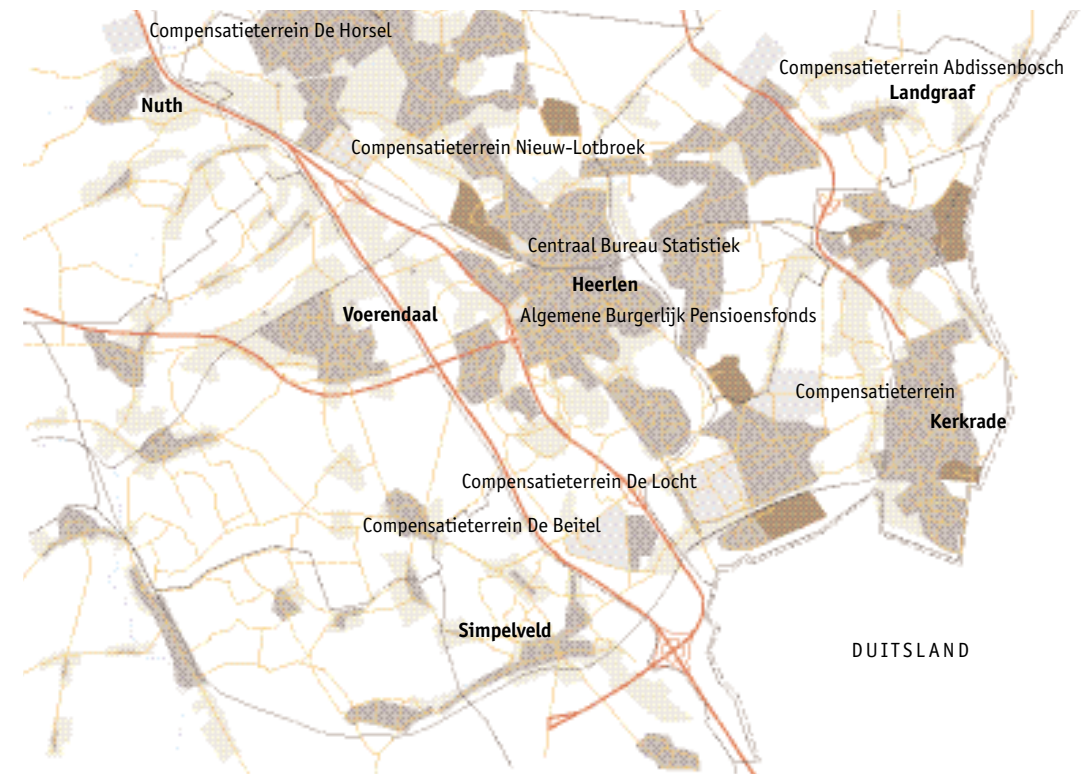
ontbrak het in Zuid-Limburg aan industrie zoals hoogovens. Hoewel men al in 1930 beseftte dat deze monofunctionele structuur erg kwetsbaar was, werd er weinig aan gedaan. Iedere poging werd overigens ook de kop ingedrukt door de mijnbazen, die geen concurrentie op de arbeidsmarkt wensten. Wel werd rond 1930 het ETIL opgericht, het Economisch Technologisch Instituut Limburg. Dit instituut, dat tot op de dag van vandaag actief is, hield zich bezig met de analyse van economische ontwikkelingen in het gebied. Aan de ondergang van de mijnen heeft het echter niets kunnen doen.

Mijnen gesloten, ruim baan voor nieuwe wegen en bedrijven

De Limburgse mijnen floreerden tot in de jaren zestig van de twintigste eeuw, toen werd overgeschakeld van steenkool op aardgas als bron voor warmte en energie. Bovendien kon de Limburgse steenkool niet op tegen de concurrentie van goedkopere kolen, in het bijzonder uit Amerika. Als gevolg hiervan werd in 1962 de eerste mijn gesloten. In de jaren daarop volgden er meer en in 1965 werd bekend gemaakt dat tien jaar later alle mijnen gesloten zouden zijn. De SIOL werd ingesteld, het herstructureringsbeleid voor Stimulering Industriële Omschakeling Limburg, terwijl het LIOF, het Limburgs Instituut voor Ontwikkeling en Financiering, bedrijven zou gaan aantrekken. Dit alles was geen overbodige luxe, want met de sluiting van de mijnen gingen 75.000 banen verloren (Folkert 1995; Gramberg 1995).

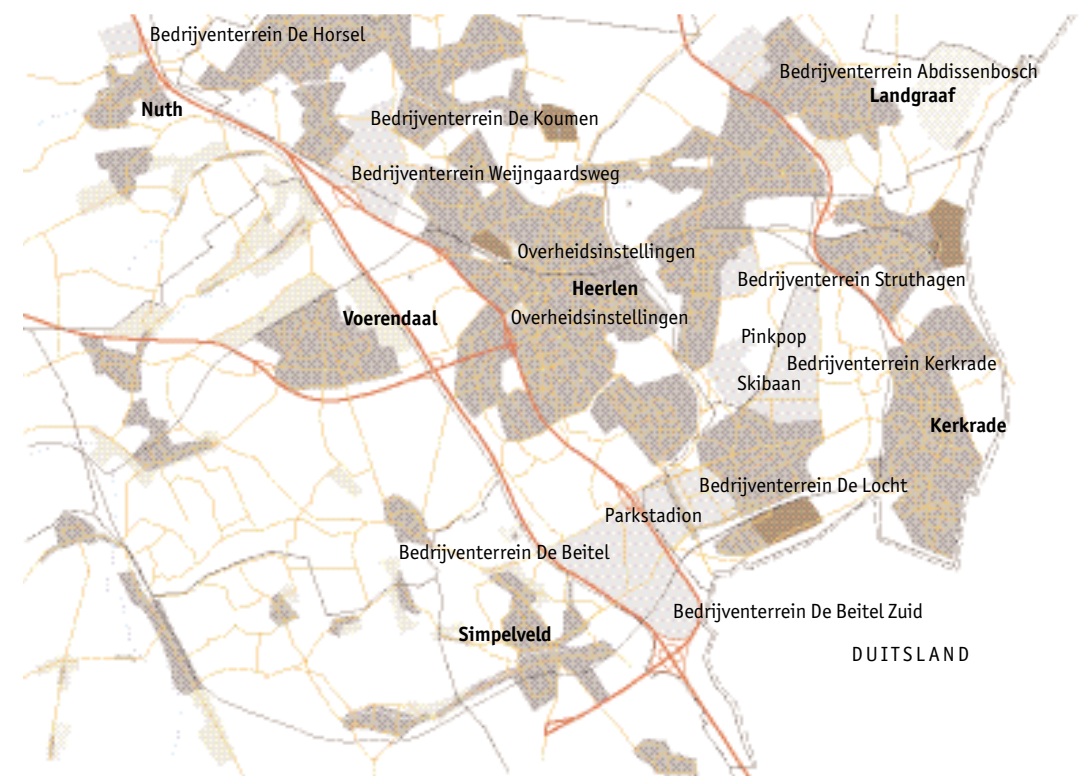
Een aantal mijnen was al verbonden met chemische bedrijven en op het terrein van twee mijnen bij Geleen werd het petrochemische concern DSM (De Staats Mijnen/Dutch State Mines) uitgebouwd. Om de door mijnsluitingen ontstane werkloosheid op te vangen stimuleerde de overheid de vestiging of uitbreiding van bedrijven in Zuid-Limburg. Zo verplaatste zij een aantal rijksdiensten naar Heerlen, zoals het Centraal Bureau Statistiek (CBS) en het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP). DAF en het Rijk richtten er een autofabriek op, die later werd overgenomen door VOLVO en nu Nedcar heet (Keuning 1979: 269-270). Sinds het verschijnen van de Perspectieven Nota Limburg (PNL) in 1977 richtte Limburg zich steeds meer op zijn zogenaamd centrale ligging in Europa. In elk geval ligt Zuid-Limburg dicht bij de buurlanden België en Duitsland. Om te kunnen profiteren van die ligging is een goede infrastructuur onmisbaar.

Evenals in Opper-Silezië werd in Limburg in de tijd van de mijnbouw slechts aandacht besteed aan de infrastructuur van het spoor, vooral voor het goedertransport. In goede wegen, laat staan een snelwegennet, investeerde men niet. De weginfrastructuur was tijdens de hoogtijdagen van de mijnen dan ook nog vrijwel gelijk aan de situatie in 1850. In de jaren zeventig kwam hierin verandering. Een bestaande vierbaansweg werd tot snelweg getransformeerd, de A76, vanaf de A2 bij Geleen langs Heerlen richting Aken. Behalve deze A76, die aansloot op de internationale weginfrastructuur, werd bij Heerlen ook de N281 gerealiseerd, parallel aan de A76 (afb. *Limburg, Mijnstreek rond 1980*). Bij Beek werd Maastricht-Aachen Airport ontwikkeld. Deze nieuwe wegen en de luchthaven trokken bedrijven aan, niet zelden ook doordat gemeenten als Heerlen en Kerkrade gunstige vestigingsvoorwaarden garandeerden en subsidies verleenden. Zij vestigden zich op zogenaamde compensatieterreinen, die deels op de plaats van de oude mijnen liggen.



^ Limburg, Mijnstreek rond 1980 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst

v Limburg, Mijnstreek rond 2003 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst



Succes blijkt echter niet op elke plek door (overheids)investeringen te kunnen worden afgedwongen. Helaas ligt een deel van de compensatierreinen braak en staan er nogal wat bedrijfspanden leeg. Het toenemende belang van internationale en mondiale verbanden leidt ook op deze regionale schaal tot nieuwe ongelijkheid. Afhankelijk van hoe de locaties aantakken op belangrijke netwerken, vertonen zij een verschillende dynamiek en economische potentie. Terwijl Maastricht-Aachen Airport flink wat bedrijvigheid aantrekt, wil het bijvoorbeeld in Avantis maar niet lukken. Dit zogenaamd hoogwaardige bedrijventerrein langs de A76 op de grens van Nederland en Duitsland, dat met veel bombarie gelanceerd is, lijkt op de verkeerde plek te liggen, in de luwte van belangrijke stromen. In Avantis zijn slechts drie kantoren te vinden, die bovendien leeg staan (Avantis 2000; AVL veldonderzoek 04-06-03).

Een recente economische verandering is de opkomst van *leisure*. In de gemeente Landgraaf werd in 2002 Snowworld geopend, een gigantische skihal die eind 2003 werd uitgebreid naar drie indoorpistes. Waar Snowworld een internationale uitstraling heeft – er worden World Cup-wedstrijden snowboarden gehouden – heeft de combinatie van pret en commercie in de omgeving vooral een regionaal bereik. Zo probeerde de gemeente Kerkrade met de opening van het Parkstad Limburg Stadion in 2000 de omgeving nieuw leven in te blazen (afb. *Limburg, Mijnstreek rond 2003*). Verder werden er een megadiscotheek (Vizion) en een warenhuis in sportartikelen (Decathlon) gepland. De Decathlon is nog maar net geopend, de discotheek alweer failliet. Ook op dit vlak verloopt dus niet alles volgens plan.

Een regio met zorgen: gefragmenteerd en onder het gemiddelde

Op het eerste gezicht lijkt anno 2003 niets meer van de mijnen te bekennen. Van de bedrijfsgebouwen, de lifttorens en dergelijke mag dan bijna niets meer te zien zijn, de gevolgen van de sluiting van de mijnen zijn nog lang niet overwonnen. Ondanks alle moeite die de centrale, de provinciale en de lokale overheden zich hebben getroost, gaat het namelijk nog steeds niet echt goed met de voormalige mijnstreek. Vooral de situatie in Heerlen en Kerkrade is zorgelijk. Deze steden pogen zich samen met een aantal omliggende gemeenten te presenteren als Parkstad; een concept dat maar niet goed van de grond wil komen (zie *Parkstad Limburg 1998*). 'Park' en 'stad' liggen nogal gescheiden van elkaar. Werpen we een blik op de kaart, dan zien we dat de A76 en de N281 de scheiding vormen tussen het groene, landelijke Zuid-Limburg aan de zuidwestkant en het verstedelijkte en gefragmenteerde voormalige mijngebied aan de noordoostkant. Op veel punten, zoals vestiging van bedrijven, werkgelegenheid en inkomenspeil, scoort de oostelijke Mijnstreek negatief ten opzichte van het Nederlandse gemiddelde (Vaessens 2003). Vandaar dat de ligging in de Euregio de laatste tijd steeds weer wordt benadrukt. De Europese Unie heeft immers subsidiegelden voor grensregio's (Provincie Limburg 2003).

Toch is er, evenals in Opper-Silezië, ook in dit Nederlandse probleemgebied allerlei bedrijvigheid te vinden die blijk geeft van een onvermoede vitaliteit. De Locht bijvoorbeeld, gelegen op de grens van de gemeenten Heerlen en Kerkrade, kent zowel de bovengeschetste problematiek van de voormalige mijnstreek als de potentie van tussenland. We bekijken eerst hoe De Locht



er uitziet. We vormen ons een idee van het ontstaan en de ontwikkeling van tussenland in De Locht en proberen door een economische analyse meer zicht te krijgen op de eigenschappen van het gebied. Vervolgens onderzoeken we waar en onder welke omstandigheden en voorwaarden tussenland op bovenlokale schaal ontstaat tussen Kerkrade en Hoensbroek.

De Locht: tussenland op locatie

In de zuidwesthoek van de gemeente Kerkrade, aan de grens met de gemeente Heerlen, ligt De Locht (afb. *Situering De Locht*). Het is een buurtschap langs de Heerlerbaan, de oude weg van Heerlen naar Aken, die ter plaatse De Locht heet. Even ten zuidwesten van De Locht lopen de N281 en de A76, die al weer jaren geleden de functie van de oude weg hebben overgenomen. Zoals we zagen, werden deze autowegen aangelegd in de loop van de jaren zeventig. Rond dezelfde tijd creëerde de overheid in De Locht, aan de noordoostkant van de Heerlerbaan, een bedrijventerrein, ter compensatie van de verdwenen mijnen. Op ongeveer een kilometer afstand naar het noorden en naar het oosten lagen de staatsmijn Wilhelmina en de mijn Willem Sophia. Tussen de twee voormalige mijnterreinen zijn woonwijken te vinden uit de jaren dertig. Zij worden ontsloten door twee hoofdwegen, komend vanuit Kerkrade en Landgraaf, die de Heerlerbaan kruisen en aansluiten op de autowegen. Op de grond die wordt ingesloten door deze wegen, verscheen in de jaren zeventig eveneens een door de overheid gestimuleerd bedrijventerrein: De Beitel.

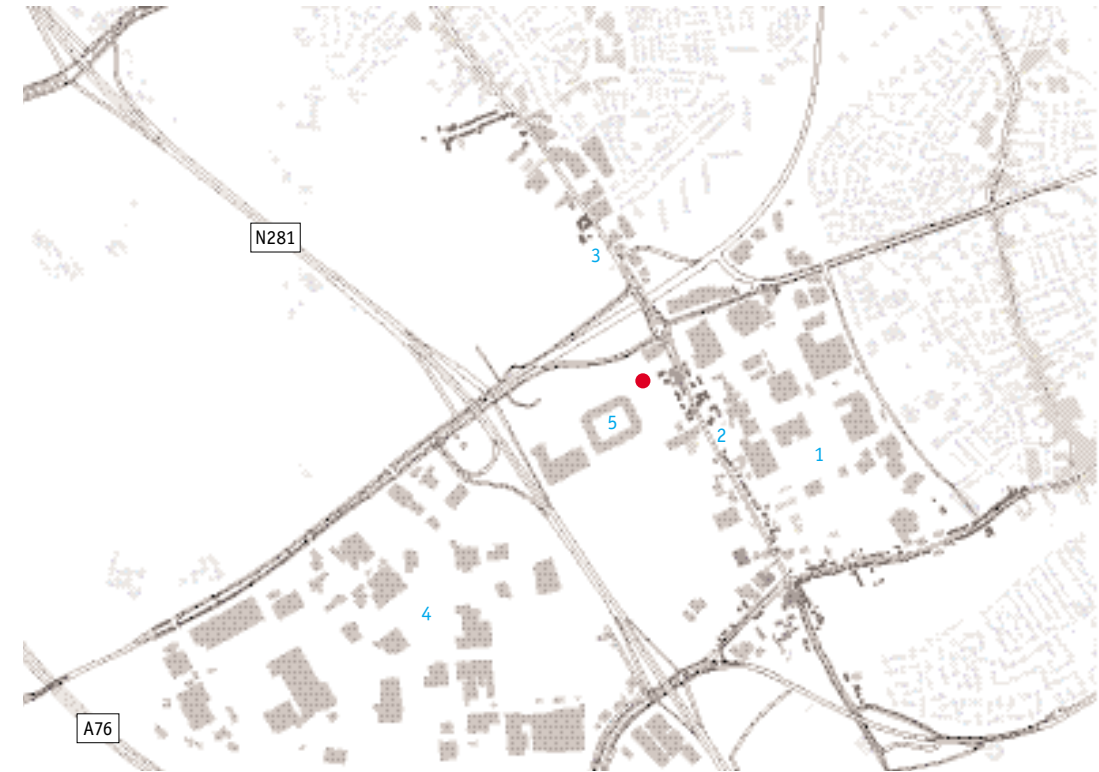
Het gebied tussen De Locht en de N281 was een paar jaar geleden nog landelijk. Rond 2000 verdween het groen door de aanleg van het Parkstad Limburg Stadion. De rond het stadion geplande bedrijvigheid komt traag en moeizaam van de grond. De discotheek en kantoren die er gebouwd zijn, staan leeg. Naast de Decathlon zijn er alleen de Hornbach (bouwmarkt) en een tegelhandel te vinden. Lijkt het hier met de geplande of verwachte bedrijven *nog niet* erg te willen lukken, op het bedrijventerrein aan de andere kant van de Heerlerbaan lukt het *niet meer*. Bedrijven die zich daar in de jaren zeventig vestigden, kregen subsidie van de overheid als ze 25 jaar zouden blijven. Nu die periode en de gunstige voorwaarden voorbij zijn, vertrekken veel ondernemingen. Andere verdwenen al eerder, gingen failliet of brandden 'toevallig' af, aldus een van de weinige bewoners van het terrein, die het 'de failliete hoek' noemt (AVL interview 07-11-03).

Deze situatie verschilt aanzienlijk met die in, tussen en direct achter de lintbebouwing van het buurtschap De Locht en langs de Heerlerbaan (AVL veldonderzoek 07-11-03). Hier is allerlei bedrijvigheid te vinden, ontstaan op initiatief van de ondernemers zelf (foto's p. 175). Het panorama (afb. *Panorama De Locht*) laat aan de linkerkant het Parkstad Limburg Stadion zien en rechts de achterkant van het lint, met jongere en oudere woonhuizen, tuinen, weitjes en schuren, onder meer van een autohandelaar en een boer. Naast de boer is de Kwantum neergestreken.

Deze activiteiten breiden zich uit tot aan de grenzen die het lint aan twee kanten insluiten. Deze grenzen zijn het resultaat van twee grootschalige ruimtelijke ingrepen door de overheid. Het Parkstad Limburg Stadion is ommuurd door kantoren en omgeven door een asfaltvlakte. Het is alsof hier een ufo is geland, op een terrein dat door een talud scherp is afgegrensd van zijn



1. Bedrijventerrein De Locht
 2. De Locht
 3. Heerlerbaan
 4. Bedrijventerrein De Beitel
 5. Parkstad Stadion
- Locatie panorama



^ **Situering De Locht** 1:25.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst



De Locht, vrijdag 7 november 2003

Achter en tussen oudere en nieuwere woonhuizen in het buurtschap De Locht is allerlei bedrijvigheid te vinden. Autohandel, garages, een groothandel in tuinmeubilair en verschillende bouwmarkten vullen de overgebleven ruimte tussen de oude straat en het nieuwe Parkstad Limburg Stadion.



omgeving. Aan de andere kant begrenst compensatieterrein De Locht het lint. De overgang tussen de achterkant van de kavels aan het lint en De Locht is echter een geleidelijke (zie afb. *Grenzen De Locht*). Zo liggen er op het bedrijventerrein weidjes waar schapen lopen. Het Parkstad Limburg Stadion en compensatieterrein De Locht begrenzen hier een zone die er misschien rommelig uitziet, maar die efficiënt wordt benut (zie afb. *Marge De Locht*). Ze wordt op initiatief van de gebruikers telkens weer heringericht, waarbij nieuwe ingrepen worden ingepast in de bestaande structuur: op kavels achter en tussen woonhuizen worden schuren, kantoortjes en showrooms gebouwd. In het lint van De Locht zien we tussenland met dezelfde eigenschappen die we in de buitenlandse regio's opmerkten: inpassing, zelforganisatie, samenhang met infrastructuur en menging van functies.

Historische en economische analyse

Hoe is dit tussenland in de loop der tijd ontstaan? Op de kaart die de situatie aan het begin van de twintigste eeuw weergeeft, is de eeuwenoude Heerlerbaan goed herkenbaar als hoofdweg (afb. *Historische ontwikkeling De Locht*). In De Locht zien we langs de hoofdweg bebouwing, vooral waar de twee wegen vanuit Kerkrade en Landgraaf (oorspronkelijk Eijgelshoven en Schaesberg), die er toen ook al waren, er op aansluiten. De meeste andere wegen die we op deze kaart zien, zijn eveneens al eeuwen oud. In de zuidoosthoek ontwaren we echter nieuwe infrastructuur: een spoorlijn naar de mijn Willem Sophia. In de noordwesthoek ligt de staatsmijn Wilhelmina. Maar in de omgeving van De Locht is het nog leeg, een landelijk gebied. De woonbuurten tussen de twee mijnen moeten nog worden gebouwd.

In 1980, enige jaren na het sluiten van de mijnen, is de situatie sterk gewijzigd. Ten oosten van de Heerlerbaan liggen uitgestrekte woonwijken. In De Locht is direct ten oosten van de weg het compensatiebedrijventerrein te zien. Een andere ingrijpende verandering is de N281, met ten westen ervan compensatieterrein De Beitel. Het oude buurtschap De Locht is echter blijven bestaan. Wel is langs de weg iets meer woonbebouwing verschenen en daarachter en daartussen hebben zich bedrijven gevestigd. Op de kaart van 2000 zien we dat tussen de N281 en de Locht het stadion is gebouwd en er op de beide compensatieterreinen enkele panden zijn bijgekomen. Verder springt in het oog dat op de bedrijventerreinen De Beitel en De Locht voornamelijk grote panden staan en in de lintbebouwing kleinere. Hetzelfde geldt voor het lint even noordelijker, langs de Heerlerbaan in de gemeente Heerlen; ook hier is een mix van wonen en werken te vinden.

Uit de economische analyse blijkt dat de afmetingen van de panden corresponderen met de schaal van de bedrijven (zie *kader met economische gegevens*). In het lint van De Locht is hoofdzakelijk klein- en wat middenbedrijf te vinden: zakelijke en persoonlijke dienstverlening zoals schoonheidssalons, veel handel in auto's en vooral veel bedrijven die te maken hebben met de bouw, zoals technische advies- en ontwerp bureaus en bouwmarkten. Op de twee bedrijventerreinen zitten middelgrote ondernemingen: op De Locht zijn deze gericht op industriële productie, handel en transport; op De Beitel zit vooral industriële productie. De bedrijventerreinen worden gebruikt door sectoren die veel ruimte nodig hebben (transport, groothandel).



^ **Grenzen De Locht** © RPB/AVL
 v **Marge De Locht** © RPB/AVL

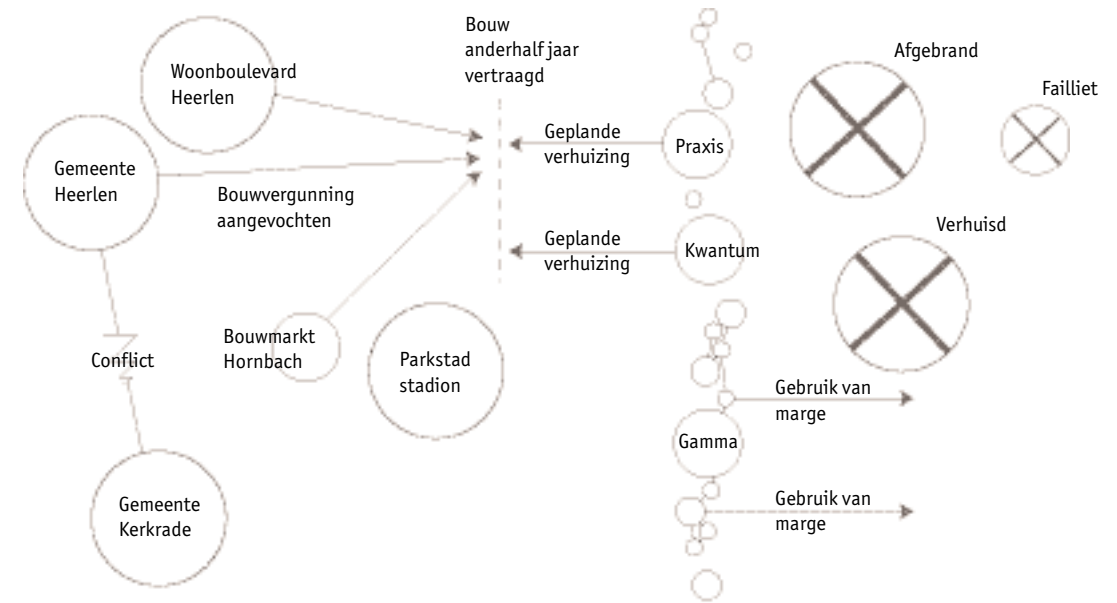


In economisch opzicht veel belangrijker is echter dat de bedrijvigheid in het lint van De Locht, en ook verderop langs de Heerlerbaan, de grootste groei kent. Dit blijkt uit een vergelijking tussen de situaties in 1996 en 2002. Er zijn weliswaar bedrijven weggegaan, maar er zijn er veel meer voor teruggekomen terwijl bestaande bedrijven ook zijn gegroeid.¹ Het aantal banen is er het sterkst toegenomen; er is 38 procent meer mensen komen werken. Al levert het kleinbedrijf in het lint minder banen op dan de grotere bedrijven op de compensatierreinen, daar staat tegenover dat bij het verdwijnen van zo'n groot bedrijf in één keer veel banen verloren gaan. Dat is precies wat er is gebeurd, in het bijzonder in de industriële sector. Op compensatierrein De Locht zijn verschillende ondernemingen vertrokken of failliet gegaan. In 2002 werkt er 15 procent minder mensen dan in 1996. En na 2002 zijn er nog eens drie bedrijven vertrokken, waardoor honderden banen verloren gingen.

Op de bedrijventerreinen die door de overheid zijn gepland en aangelegd, zijn grote spelers actief. In het spelersmodel van De Locht zien we dat het economisch succesvolle tussenland in het lint daartussenin juist wordt bepaald door een verzameling van kleine spelers. De overheid speelt daar, zeker naar Nederlandse maatstaven, een geringe rol (afb. *Spelersmodel De Locht*). Kleine particuliere spelers kunnen de grond op de aangrenzende bedrijventerreinen niet betalen en maken gebruik van de historisch gefragmenteerde eigendomssituatie in het lint. Onderdelen daarvan kunnen worden aangepast zonder verstoring van het geheel, wat in economisch onzekere tijden een veerkrachtigheid oplevert die in de aangrenzende bedrijventerreinen ontbreekt. Naast de reeds genoemde inpassing, zelforganisatie, samenhang met infrastructuur en menging van functies hebben we hiermee nog een eigenschap van tussenland benoemd: het floreert wanneer de organisatie ligt bij een groep kleine spelers en een overheersende grote partij afwezig is. Hoe is het gesteld met dit tussenland op bovenlokale schaal?



1. Deze bevindingen sluiten aan bij constatering van Lucas en Van Oort (1993: 259) dat nieuwe, kleinschalige ondernemingen vooral daar ontstaan waar wonen en werken worden gecombineerd.



^ [Spelersmodel De Locht](#) © RPB/AVL

^ [Historische ontwikkeling De Locht \(1926, 1980, 2000\)](#) © RPB/AVL en Topografische Dienst







Tussenland rond Heerlen en Kerkrade: een verzameling fragmenten

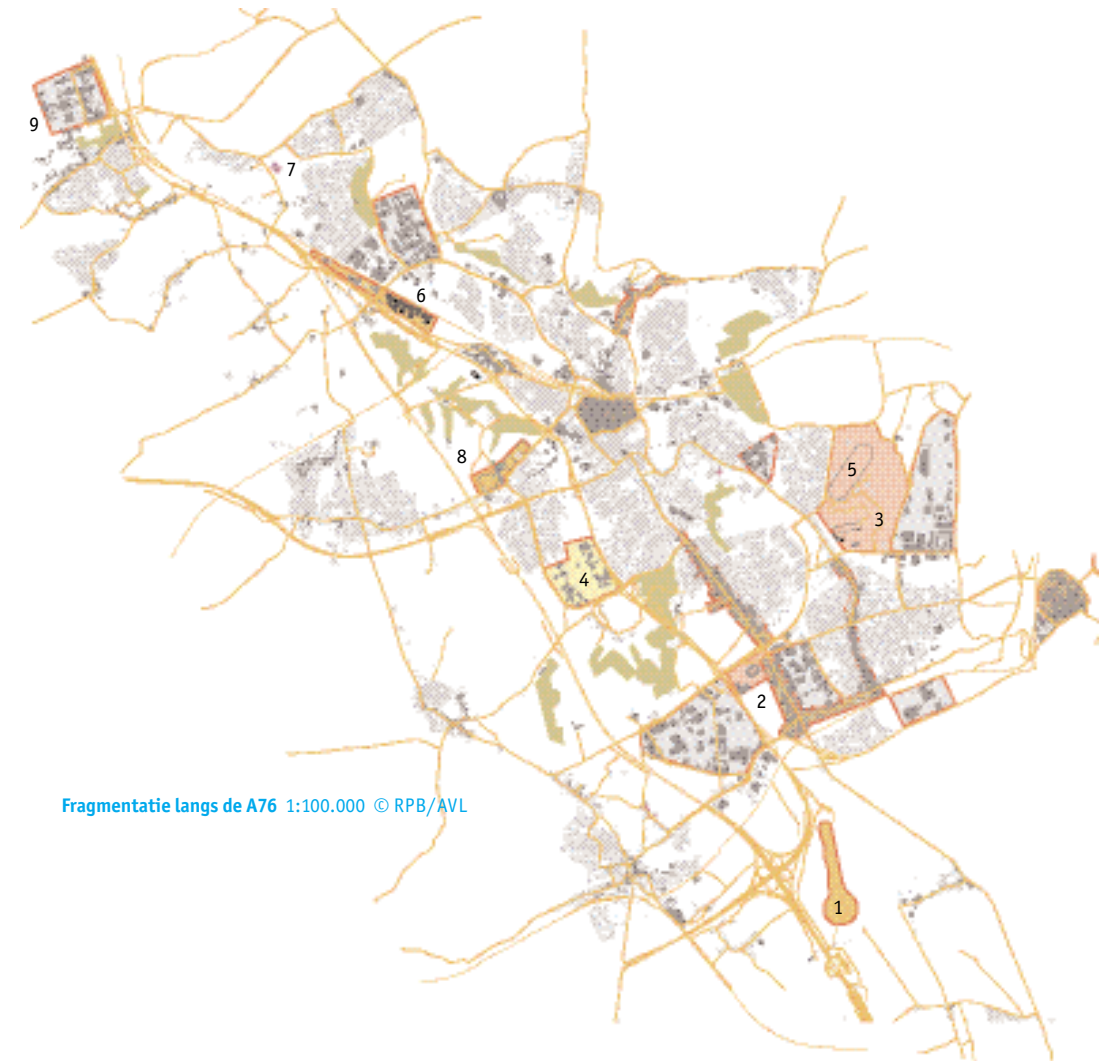
Langs de regionale autoweg, de N281, liggen verscheidene bedrijven-terreinen, waaronder ook enkele ter compensatie van de mijnen. Sommige zijn in goede, andere in minder goede staat. Aan de noordkant van Heerlen zijn enkele florerende terreinen te vinden. Op één ervan vormen onder meer Intratuin, Praxis, Gamma en Ikea samen de woonboulevard. Een ander huisvest de autoboulevard, met een reeks luxe autodealers (AVL veldonderzoek 07-11-03). Opvallend is echter de treurige aanblik van veel andere terreinen. Leegstand en grauwe loodsen uit de jaren zeventig zetten er de toon. De overheidscompensatie voor het vertrek van de mijnen is er niet geslaagd. Het mijnverleden tekent niet alleen de omgeving van De Locht, maar ook de rest van het gebied. Het resultaat is een gefragmentariseerd stedelijk landschap waarin we nog steeds de gaten van de voormalige mijnen herkennen. Een paar van die gaten zijn opgevuld, bijvoorbeeld door de skihal van Snowworld.

Tussenland is juist op de snijvlakken van de verschillende fragmenten te vinden: aan de rand van woonbuurten van Heerlen en Kerkrade, voormalige mijnen, nieuwe bedrijventerreinen en compensatieterreinen, en naast ingrepen als het Parkstad Stadion of de skihal (zie afb. *Fragmentatie langs de A76*). Het gaat om een mix van wonen en werken die vergelijkbaar is met De Locht. Je ziet er oude en nieuwe woonhuizen, bedrijfsloodsen, een Chinees restaurant, een autoverkoper met een vliegtuig in zijn tuin, de hal van een bouwmarkt, schoonheidssalon Laura en een meubelverkoper. Het kenmerkende midden- en vooral kleinbedrijf floreert er en de informele economie draait er vermoedelijk op volle toeren. Een aantal van de omstandigheden waaronder informele bedrijvigheid ontstaat is hier immers aanwezig: een relatief sombere economische situatie, de nabijheid van grotere bedrijven die diensten afnemen, kleinschalige bedrijfjes die deze aanbieden en de vestiging van bedrijfjes uit sectoren zoals persoonlijke dienstverlening, autohandel en (Chinees) horeca.

Aanknopingspunten vormen buurtschappen langs oude provinciale en lokale infrastructuur. In dat opzicht is dit tussenland vergelijkbaar met de Arnovallei. Daarvan verschilt het echter doordat het, evenals in Opper-Silezië, voornamelijk in de marge te vinden is. Het is niet marginaal, maar ligt in fragmenten langs secundaire infrastructuur in de nabijheid van de A76 en de N281. Verder naar het noordoosten, op grotere afstand van de autowegen, is tussenland minder te vinden. Daar is wel de geschetste fragmentatie aanwezig, maar ontbreken grotendeels de nieuwe wegen die na de mijnsluiting dynamiek en potentie in het gebied herverdeelden. Een herverdeling die niet overal verliep op de manier die de overheid heeft gepland. Juist daar biedt het tussenland alternatieven.

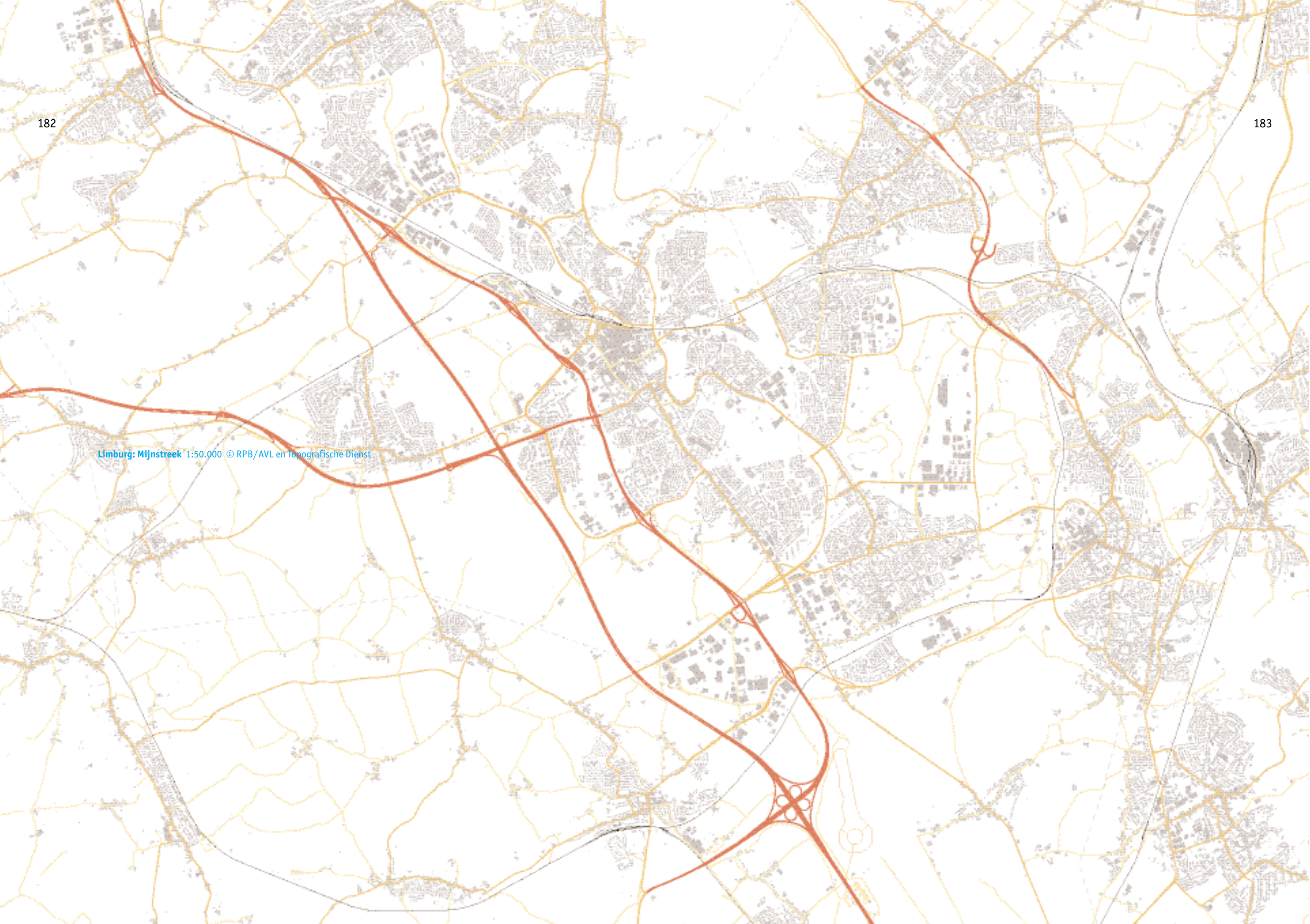
1. Avantis
2. Parkstad Limburg Stadion
3. Snowworld
4. Atrium Medisch Centrum
5. Megaland Limburg
6. Meubelboulevard Heerlen
7. Kasteel Hoensbroek
8. Hogeschool Limburg
9. Makro

-  Bedrijventerrein
-  Recreatie
-  Kantorenpark
-  Voorzieningen
-  Historische structuur
-  Bos



Fragmentatie langs de A76 1:100.000 © RPB/AVL

Limburg: Mijnstreek 1:50.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst



Holland **de Haarlemmermeer**





Te midden van de steden Amsterdam, Haarlem en Leiden ligt de Haarlemmermeer: tot 150 jaar geleden nog daadwerkelijk een meer, nu een van de meest dynamische stukken van Nederland. Die dynamiek is voornamelijk te danken aan Schiphol en de ligging in het meest verstedelijkte deel van Nederland. Het oorspronkelijk onbeduidende plaatsje Hoofddorp vaart er wel bij. Het gebied wordt bepaald door infrastructuur met verschillende reikwijdte, van lokaal tot mondiaal (afb. *Steden Holland*). De ontwikkelingen buitelen er over elkaar heen.

Tussen al dit geweld spitsen wij ons eerst toe op tussenland op lokale schaal aan de rand van Hoofddorp en vervolgens in het noordelijk deel van de Haarlemmermeer. Tot slot plaatsen we het in een breder perspectief.



^ [Steden Holland 1:625.000](#) © RPB/AVL en Corine Land Cover

De Hoek: tussenland op locatie

Midden in de Randstad ligt in de gemeente Haarlemmermeer langs de drukke N201 – oorspronkelijk een oude hoofdweg door de polder – het buurtschap De Hoek (afb. *Situering De Hoek*). Het ligt ingeklemd tussen snelweg A4 en de spoorlijn naar Schiphol. Een aanvliegroute van de luchthaven gaat er vlak langs en een snelle busbaan, de zogenaamde Zuidtangente, snijdt dwars door het gebied. Aan de ene kant grenst De Hoek aan het snel groeiende Hoofddorp, aan de andere kant aan een landelijke polder, die op termijn bedrijventerrein wordt. Even verderop is de nieuwe Vijfde Baan verschenen, parallel aan de Zwanenburgbaan, met onder de nieuwe taxibaan daartussenin de verdiept aangelegde nieuwe snelweg A5 (zie Hamers en Rutte 2003).

Van het buurtschap is niet veel meer over. Op de kaart is De Hoek nog te herkennen, maar de meeste huizen zijn of worden gesloopt. Het buurtschap en de polder hebben in het streekplan Noord-Holland de bestemming 'Schipholgebonden bedrijventerrein'. Op termijn zal ook het nog overgebleven grasland, met zijn boeren en tuinders, plaatsmaken voor de indirecte regionale effecten van het mondiale Schiphol. Wat zien we om ons heen in De Hoek en omgeving (afb. *Panorama De Hoek*)? Braakliggende grond, paardenweitjes, parkeerterreintjes, puinhopen, rijdende reclameborden, half dichtgetimmerde en half bewoonde huizen, een woonhuis dat tijdelijk fungeert als kantoor, een schoolgebouw dat dienst doet als bedrijfspand, goedkope bedrijfsgebouwen en -loodsen, dure nieuwe kantoorstorens en de fritesfabriek van McCain (zie afb. *Functiekaart De Hoek*). Tussen tuinders die auto's zijn gaan verhuren zie je lunchende kantoorklerken. Rondom gieren vliegtuigen, auto's en treinen (AVL veldonderzoek 20-08-03 en 03-09-03).

We vroegen verschillende autochtone inwoners van De Hoek hoe zij denken over deze ontwikkelingen. Een man die er al sinds 1969 woont en als een van de laatsten is overgebleven in een half dichtgetimmerd huis, heeft er jarenlang met plezier gewoond. Van iedereen heeft hij de langste adem, vertelt hij, zodat hij zich nu voor veel geld kan laten uitkopen door een projectontwikkelaar die op de plek van zijn woning een hotel heeft gepland. Een oudere mevrouw even verderop woont er nog steeds met veel genoegens, heeft geen last van lawaai of stank. Zij beklagt zich echter over het onduidelijke beleid van de gemeente: mag haar huis nu wel of niet blijven staan? Een mevrouw weer iets verderop moet al voor de derde keer verhuizen. Door de loods achter haar huis is het tracé van de nieuwe N201 gepland, voor een betere ontsluiting van Hoofddorp en een nog aan te leggen bedrijvenpark (AVL interviews 20-08-03 en 03-09-03). De tekens staan al op het wegdek.

Snelle transformatie

De Hoek ondervindt de groeistuipe van Hoofddorp aan den lijve (zie afb. *Historische ontwikkeling De Hoek*). Hoofddorp groeit zo snel doordat ze strategisch is gelegen: nabij belangrijke steden, maar met veel meer uitbreidingsmogelijkheden, en tegen de luchthaven Schiphol aan, die zowel wat betreft personeel, logistiek als bedrijfslocaties een beroep doet om haar omgeving. Hoofddorp is een nieuwe knoop in het stedelijke, infrastructurele en economische netwerk dat het westelijk deel van Nederland omspannt en dat in zijn geheel een rol van betekenis speelt in de wereldeconomie.



1. Buurtschap De Hoek
 2. Zuidtangente
 3. N201 (gepland)
 4. HSL-zuid
 5. Kaagbaan
 6. Zwanenburgbaan
- Locatie panorama

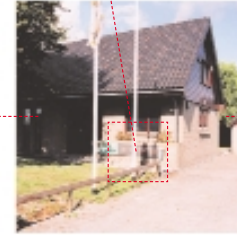
- Woningen
- Bedrijfspanden
- Kantoren

1. Autodealer
2. Kantoor
3. Projectontwikkelaar
4. Toeleverancier tuin- en landbouw
5. Transportbedrijf
6. Autoverhuur
7. McCain Fritesfabriek
8. Kweker
9. Autohandel
10. Trekkerhandel
11. Boomkweker
12. Keukenhandel
13. Doe-het-zelf-handel
14. Koeriersbedrijf
15. Business events



- ^ **Situering De Hoek** 1:25.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst
 v **Functiekaart De Hoek** © RPB/AVL





De Hoek, woensdag 20 augustus 2003

Braakliggende grond, puinhopen en rijdende reclameborden, half dichtgetimmerde en half bewoonde huizen, een woonhuis dat tijdelijk fungeert als kantoor, een schoolgebouw dat dienst doet als bedrijfspand, goedkope bedrijfsgebouwen en loodsen, dure nieuwe kantoortorens met veel leegstand, en lunchende kantoorklerken. Rondom gieren vliegtuigen, auto's en treinen.

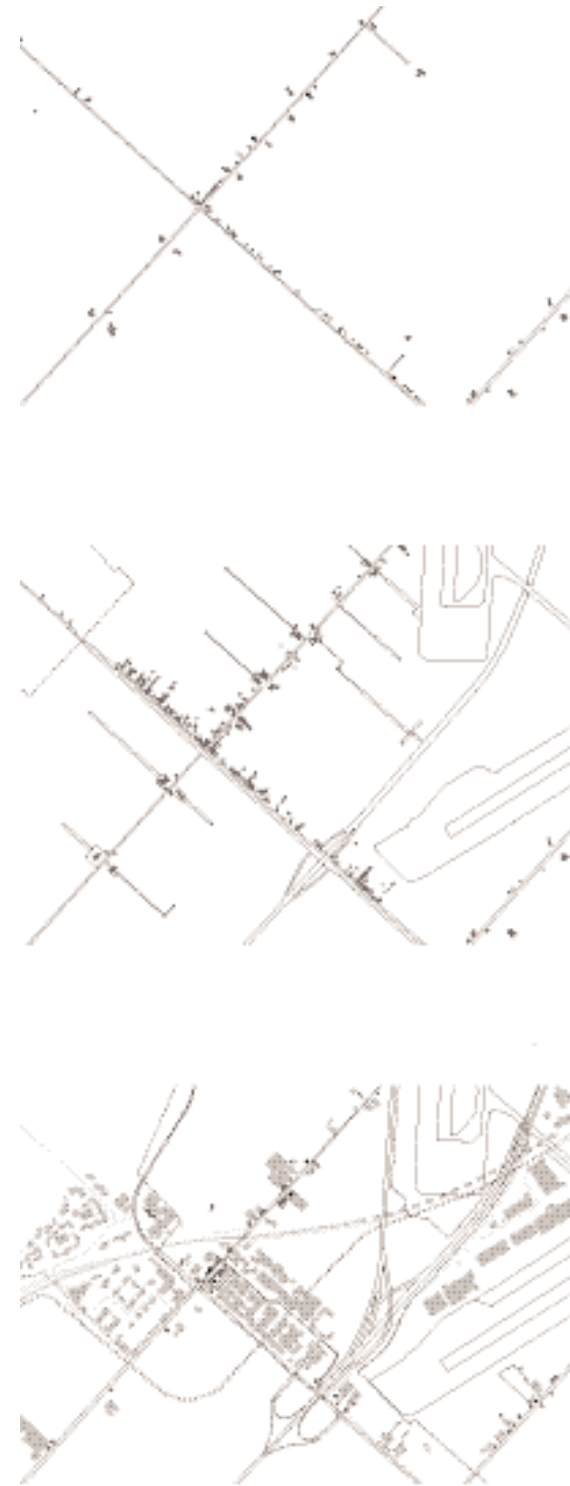


Hoe kijkt de gemeente Haarlemmermeer – gezeteld in Hoofddorp – hiertegen aan? Uiteraard schetst zij een breder perspectief dan de inwoners van het buurtschap De Hoek (AVL gesprek 20-08-03). De gemeente vertelt dat de Haarlemmermeer zich zo snel ontwikkelt dat vrijwel elke bezoeker die met de gemeente komt praten, verouderde kaarten bij zich heeft. Dat geldt niet alleen voor particulieren, maar ook voor gesprekspartners bij andere overheden. In het dynamische gebied zijn vele spelers actief, ieder met eigen claims, vaak op hetzelfde stuk grond. Grotere spelers zijn Schiphol met zijn grote vervoersstromen en geluidscontouren, grote luchtvaartmaatschappijen, projectontwikkelaars, wereldwijd opererende bedrijven en verschillende overheden met verschillende belangen en planningstermijnen. Ook zijn kleinere spelers actief, zoals bedrijven met een regionale uitstraling, boeren die steeds vaker hun land verkopen en bijvoorbeeld ook de inwoners van De Hoek, ieder met een eigen agenda. Zij hebben minder macht, maar weten in onderhandelingen soms hun graantje mee te pikken van de dynamiek in deze regio en de daaruit voortvloeiende toenemende druk op de ruimte.

Uit een economische analyse blijken de gevolgen van de snelle transformatie voor De Hoek. Zo zien we de spelers op deze plek veranderen en tussenland verdwijnen. Vergelijken we de gegevens uit 1996 en 2002, dan zien we dat de bedrijvigheid die in het Limburgse De Locht kenmerkend bleek voor tussenland grotendeels is verdwenen in De Hoek. Aan de polderweg langs het buurtschap zit nog een enkele autodealer of trekkerhandel, maar veel autohandelaren, autoreparatie- en bouwbedrijven en andere ondernemingen uit het kleinbedrijf (zie *kader met economische gegevens*) zijn weg. Daarvoor in de plaats kwamen onder meer zakelijke en financiële dienstverlening, ICT en vastgoed. De zogenaamde laagwaardige bedrijvigheid is verdrongen door hoogwaardige en door 'schone' bedrijven. In de nieuwbouw in de omgeving en het kantorenpark zijn vooral grote bedrijven neergestreken. Deze zorgen voor een groei van de werkgelegenheid. Het gaat goed. Gevolg is dat in De Hoek voor tussenland geen plaats meer is. In harde economische zin heeft het hier geen betekenis, zoals het die wel heeft in de Limburgse Mijnstreek.

De Hoek lijkt tussenland te zijn geweest dat vergelijkbaar was met dat in De Locht in de Mijnstreek. Het ligt echter in een veel dynamischer gebied en verkeert – beschouwd in het licht van de verschuiving van tussenland die we in de havengebieden van Kopenhagen zagen – in een latere fase. Het tussenland in De Hoek is bijna verdwenen, doordat de overheid door middel van herontwikkeling van het gebied tot (Schipholgebonden) bedrijventerrein nieuwe en nieuwe soorten ondernemingen aantrekt. In die zin is De Hoek beter te begrijpen in een context die meer lijkt op die in Kopenhagen dan die in Limburg: de plek is gesitueerd in het economische hart van het land, waar in tegenstelling tot in Heerlen en Kerkrade de motor van de welvaartsstaat op volle toeren draait, ruimteclaims zich opstapelen en grondprijzen als gevolg snel stijgen. De vraag is waar de activiteiten zijn gebleven waaraan tussenland in dit soort hoogdynamische gebieden ruimte biedt. Volgen we de resultaten van de analyse in Kopenhagen, dan zou tussenland op andere plaatsen in de marge moeten opduiken. We onderzoeken dit op bovenlokale schaal in het noordelijk deel van de Haarlemmermeer.

Historische ontwikkeling
De Hoek (1910, 1969, 2003)
© RPB/AVL en Topografische
Dienst



Tussenland in de Haarlemmermeer: een marginaal fenomeen

Sprekend over tussenland wees de gemeente Haarlemmermeer ons op de kaart plaatsen aan waar in de loop der tijd laagwaardige bedrijventerreintjes zijn ontstaan die lange tijd zijn gedoogd, maar nu in de ogen van de gemeente een probleem worden (AVL gesprek 20-08-03). De gemeente weet zich met deze ontwikkeling geen raad. 'Caravanopslag, een aannemer met steeds grotere hopen zand, waar ligt de grens?' vraagt zij zich af. Volgens de gemeente is de situatie op plaatsen als deze 'helemaal uit de hand gelopen'. Het gaat bijvoorbeeld om Boesingheliede en De Liede, beide gelegen aan de noordkant van de Haarlemmermeer (afb. *Ligging buurtschappen in de Haarlemmermeer*). Het zijn buurtschappen langs een oude polderweg waar in de loop der tijd achter, naast en tussen woonhuizen en op agrarische grond allerlei kleine bedrijvigheid is ontwikkeld, van autohandel tot massageclub, van transportbedrijf tot Schipholgebonden activiteiten als vliegtuigcatering. Overigens maakt het ene gebied een dynamischer indruk dan het andere. Waar het transformatieproces in De Hoek in een vergevorderd stadium is, verkeert het op andere plekken nog in een eerdere fase. Maar de ontwikkelingen gaan vaak zeer snel. Zo vertelden bewoners in Boesingheliede (AVL interview 03-09-03) dat zij worden uitgekocht, omdat wonen onder de Vijfde Baan volgens de regelgeving niet is toegestaan.

Tussenland vinden we in de Haarlemmermeer langs (voormalige) provinciale of interlokale verbindingswegen. Doorgaans kent het een aanknopingspunt in de vorm van een buurtschap, dat meestal aan een ventweg langs één kant van zo'n verbinding ligt. Daar staan voormalige arbeiderswoningen op de kop van smalle kavels. De arbeiderswoningen worden daar, al dan niet omgebouwd en uitgebreid, gebruikt als bedrijfsruimte.² Erachter zijn vaak loodsen en hallen komen te staan. Iets vergelijkbaars gebeurt met boerderijen waarvan de grond door de schaalvergroting in de landbouw niet meer rendabel is. Eigenaren verkopen hun grond of gaan deze zelf gebruiken voor velerlei kleinschalige activiteiten. Op boerderijen langs polderwegen rond Schiphol zijn onder meer caravanstallingen, autoverhuur, catering, kinderopvang en amusements- en sporthallen te vinden.

In de directe omgeving van dit tussenland zijn zaken te vinden die als bezorger van overlast worden beschouwd, zoals afvalverwerking, landingsbanen of snelwegen. Het is niet altijd even duidelijk wat er eerder was, de overlast of het tussenland. Het één lijkt een excuus voor het ander. Duidelijk is wel dat 'overlastbezorgers' hun omgeving inkaderen. Vaak gaat dat ten koste van de oorspronkelijke rasterstructuur van de polder, zoals in het geval van de A4, A5 en Vijfde Baan. Zij zijn onmisbaar voor de regionale ontsluiting van de Haarlemmermeer en zorgen ervoor dat Nederland via Schiphol kan aantakken op het mondiale netwerk, maar veroorzaken ondertussen ook een herverdeling van potentie in de directe omgeving. Bepaalde plekken worden bijvoorbeeld juist moeilijker bereikbaar, doordat wegen worden verlegd of helemaal worden afgesloten. Deze herverdeling door het belang van een grote speler als Schiphol en de daarmee verbonden grootschalige ruimtelijke ingrepen van gemeente, provincie en rijksoverheid levert nieuwe marges op. In die marges kan tussenland ontstaan.

2. Lucas en Van Oort (1993: 288-289) laten zien dat een aanzienlijk deel van startende bedrijven is gevestigd in panden die van buiten niet meteen als bedrijfspand zijn te herkennen. Bijna de helft van die panden is in de loop der tijd een andere functie gaan huisvesten.



^ [Ligging buurtschappen in de Haarlemmermeer](#) 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst

Tot slot zien we evenals in de havens van Kopenhagen tussenland ontstaan op de plaats van de 'overlastbezorger' zelf, nadat de oude functie is weggevallen en een nieuwe bestemming nog op zich laat wachten. Het gaat in veel gevallen om voormalige fabrieken of scheepswerven aan de randen van de Haarlemmermeer, langs de Ringvaart. Daar gaat het niet om nieuwe, maar juist om historisch gegroeide marges die voor nieuwe functies worden ingericht.

Vertalen we deze omstandigheden naar algemener voorwaarden, dan kunnen we stellen dat tussenland in de Haarlemmermeer ontstaat in gebieden waar een vrij snelle economische transformatie plaatsvindt. Hierdoor vallen oorspronkelijke, al dan niet overlast gevende functies weg en worden naast oude infrastructuur nieuwe aangelegd, die niet alleen verbindingen maar evengoed nieuwe grenzen inhouden – omstandigheden die we in verschillende combinaties ook al tegenkwamen in de andere onderzoeksgebieden.

Het grote aantal ruimteclaims in de Haarlemmermeer vergt zeker sturing door de overheid. Gesprekken met gemeenten brengen echter ook afstemmingsproblemen aan het licht. Zo wijst de gemeente Haarlemmermeer op over elkaar buitende plannen op verschillende bestuursniveaus, wat zeker in het geval van verschillende planningstermijnen uitvoeringsproblemen oplevert.³ Zij wijst ook op het gebrekkig functioneren van eigen bestemmingsplannen. Door veranderde afspraken over de geluidscontouren van Schiphol zouden bijvoorbeeld even buiten De Hoek woningen kunnen worden gebouwd op een plek waar de gemeente zelf slechts kantoren heeft toegestaan. Zo'n gebrek aan ruimte voor dynamiek in bestemmingsplannen blijkt ook in het tussenland in de Haarlemmermeer. Een bestemmingsplan gaat vaak uit van het oorspronkelijke gebruik en houdt geen rekening met zich door (economische) transformaties nieuw ontwikkelende activiteiten die niet door beleids- en plannenmakers zijn bedoeld of zelfs maar vermoed. Daarnaast wordt in het bestemmingsplan te weinig rekening gehouden met wat het voor bewoners en gebruikers betekent om te leven met het geluid en de geur van snelwegen, landingsbanen en vuilverwerking. Bewoners moeten soms hun huis uit, omdat er volgens de regelgeving niet meer mag worden gewoond, terwijl die mensen er nog steeds met genoeg wonen. Op plekken als deze starten ondernemers activiteiten waarvoor op andere plaatsen, bijvoorbeeld in reguliere bedrijventuinen, geen ruimte is.

Haarlemmermeers tussenland in breder perspectief

De gemeente Haarlemmermeer is in de laatste vijftig jaar getransformeerd van een agrarisch in een (sub)urbain gebied (vergelijk Colenbrander 1994). In 1850 was het nog een meer, een paar jaar later lag het droog (Van de Ven 1993: 188-192). De roerige binnenzee, die eeuwenlang te midden van het oude Hollandse cultuurlandschap en belangrijke steden als Amsterdam, Haarlem en Leiden als vis- en vaarwater had gediend, werd bedwongen. Het meer veranderde in een agrarische polder met een rastervormige infrastructuur van vaarten en wegen. In tegenstelling tot de omliggende oude veengebieden was de kleibodem van de Haarlemmermeer zeer vruchtbaar en geschikt voor akkerbouw. Langs de wegen werden reeksen boerderijen aangelegd, bij twee centrale kruisingen een dorp: Nieuw-Vennep en Hoofd-

3. De gemeente Aalsmeer – die we hier buiten beschouwing laten – vertelt hoe lastig de veranderende geluidscontouren van Schiphol kunnen zijn voor haar plannen langs het nieuwe tracé van de N201 (AVL gesprek 20-08-03). De gemeente mag de ontwikkelingen rond de luchthaven slechts van de zijlijn gadeslaan, maar ervaart wel degelijk de consequenties van veranderende afspraken.

— Lokale wegen
 ■ Bebouwing
 ■ Water

— Gemeentegrens
 — Lokale wegen
 ■ Bebouwing
 ■ Water
 ■ Landbouw



^ Holland, Haarlemmermeer rond 1850 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst
 v Holland, Haarlemmermeer rond 1920 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst



dorp. In 1917 werd in de noordoosthoek van de polder Schiphol gesticht. De luchthaven breidde zich in de volgende decennia stukje bij beetje uit, maar pas na de Tweede Wereldoorlog zou deze leiden tot grote veranderingen in de regio (zie kaartenreeks *Holland, Haarlemmermeer rond 1850 - rond 2003*).

Omstreeks 1970 raakte het verstedelijkingsproces in een stroomversnelling door de stuwende krachten van mondiale vervoers- en geldstromen die samenhangen met Schiphol en de steden van de Randstad. De Haarlemmermeer werd een kloppend hart in dit wonderlijke verstedelijkte gebied. Tot dan toe had de stedenring zo'n hart moeten ontberen (vergelijk Taverne 1994). De transformatie versnelde doordat Hoofddorp werd aangewezen als groeikern en door de aanleg van strategisch gelegen kantoren- en bedrijvenparken tussen Hoofddorp en Schiphol. In de marge van deze verstedelijking en grote economische dynamiek kwam een informele transformatie op gang, in de oude agrarische buurtschappen en langs sommige polderwegen.

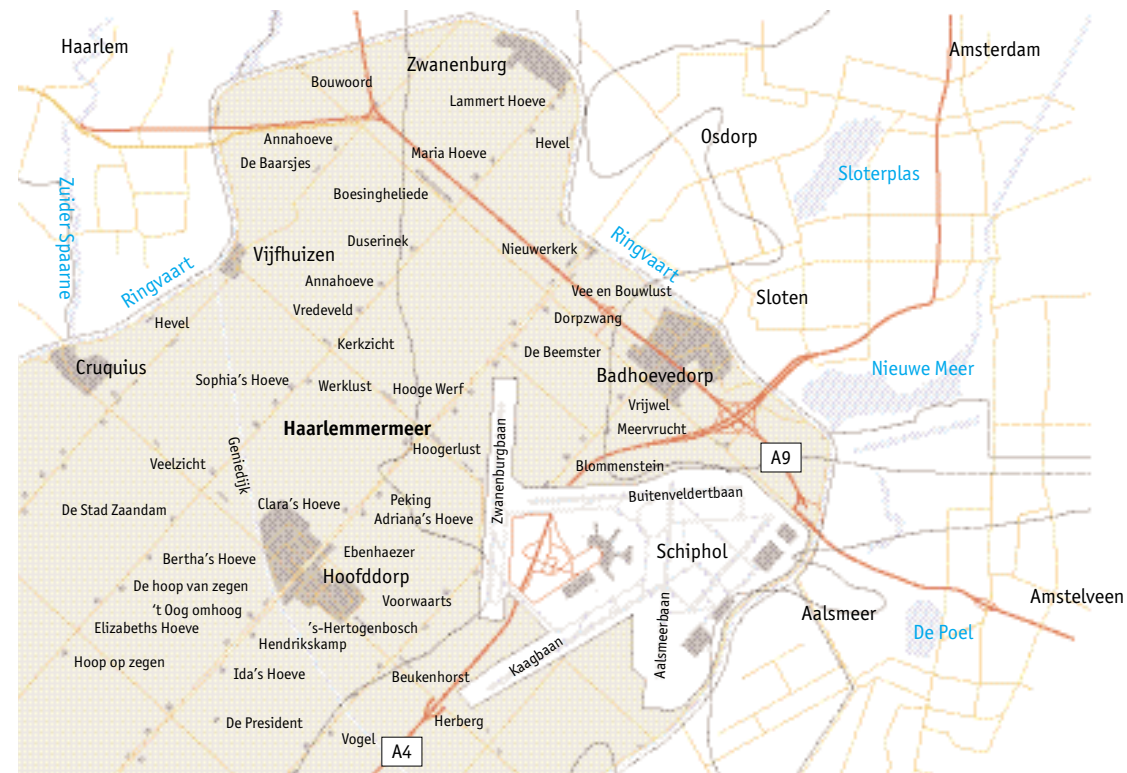
Buurtschappen als De Hoek en Boesingheliede ontstonden na de drooglegging van de polder als concentraties van woningen voor landarbeiders. Door de mechanisering van het boerenbedrijf verloren de buurtschappen steeds meer hun economische band met de landbouw en werden ze gedwongen uit te zien naar vervangende activiteiten. Tegelijkertijd werden in de periode na de Tweede Wereldoorlog, in het bijzonder gedurende de laatste decennia van de twintigste eeuw, indrukwekkende infrastructurele veranderingen doorgevoerd. Door de aanleg van de snelwegen A4 en A9 en de spoorlijn Amsterdam-Den Haag, de spectaculaire groei van de luchthaven Schiphol en meer recent de aanleg van de vijfde landingsbaan, de snelweg A5, de hoge snelheidslijn en de verhoogde busbaan van de Zuidtangent is het grid van polderwegen doorsneden, vervormd en verdwenen. Sommige buurtschappen en delen van polderwegen profiteren van een goede bereikbaarheid door een onverwacht gunstige ligging ten opzichte van de nieuwe infrastructuur, andere kwamen perifeer te liggen.

De buurtschappen en assen die profiteren van de nieuwe gunstige ligging absorberen Schipholgebonden functies als cateringbedrijf, autoverhuur of koeriersdienst. Langs perifeer gelegen polderwegen verschijnen bedrijven die zich om economische redenen en door ruimtelijke ordeningsregels niet kunnen vestigen op reguliere bedrijventerrein of in een kantorenpark. Achter en tussen de boerderijen en woningen ontstaan autosloperijen, transportbedrijven, caravanopslag en massageclubs (foto p. 217 boven). Op sommige plekken, zoals in Boesingheliede, levert dat een lint op met een enorme diversiteit. Andere plaatsen trekken juist één soort bedrijfjes aan, zoals de concentratie van autohandel en -reparatie in de buurt van De Liede laat zien. Zoals we al opmerkten in verband met de Limburgse Mijnstreek valt ook hier te verwachten dat de informele economie een factor van belang is. Gezien de aard van de bezigheden laat zich dat in cijfers uiteraard lastig uitdrukken. Maar wie in De Liede om zich heen kijkt, beseft dat in de officiële statistieken een heleboel informatie verloren gaat.

Deze linten en buurtgemeenschappen transformeren voortdurend, onder druk van steeds wisselende economische condities. Wel blijft tussenland in de Haarlemmermeer een marginaal verschijnsel in de marge. In die zin verschilt de verschijningsvorm van die in de Mijnstreek, waar tussenland – zoals we

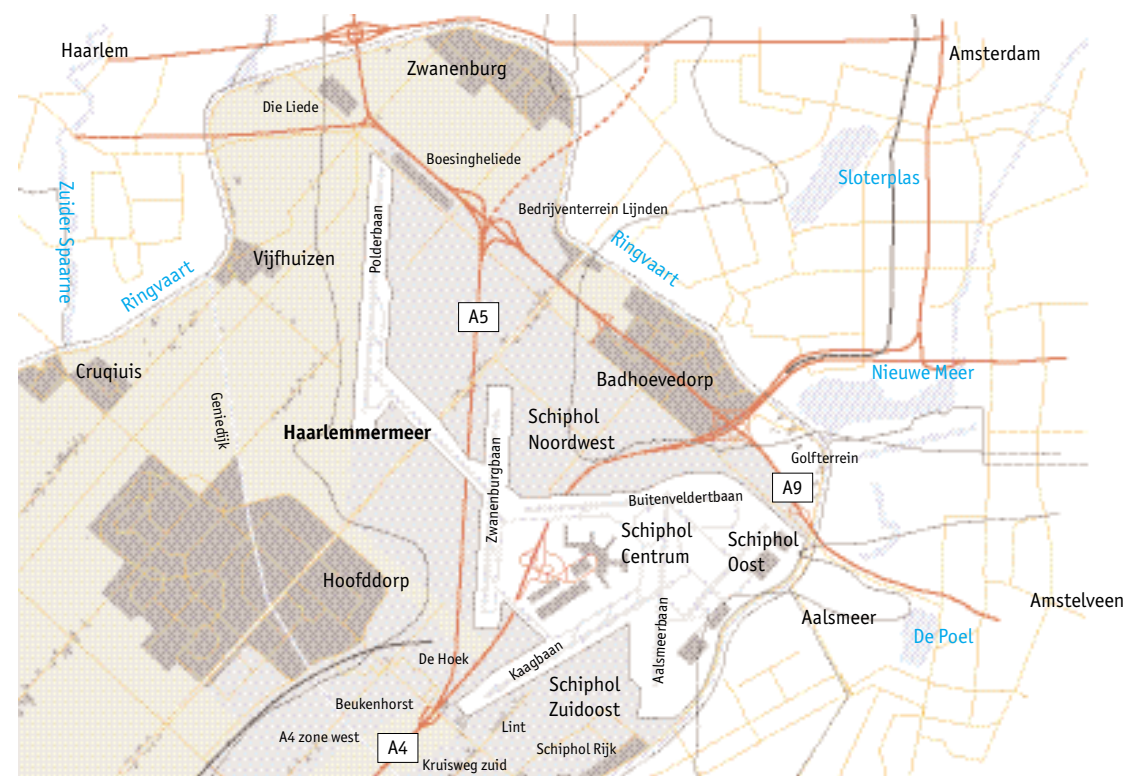
-  Gemeentegrens
-  Snelwegen
-  Lokale wegen
-  Vrijwaringszone
-  Luchthaven
-  Bebouwing
-  Water
-  Landbouw
-  Luchthaven

-  Gemeentegrens
-  Snelwegen
-  Lokale wegen
-  Vrijwaringszone
-  Luchthaven
-  Spoorlijnen
-  Bebouwing
-  Water
-  Landbouw
-  Luchthaven
-  Bedrijvigheid deels
-  Schipholgebonden deels in planning



^ [Holland, Haarlemmermeer rond 1980](#) 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst

v [Holland, Haarlemmermeer rond 2003](#) 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst



hiervoor zagen – wel in de marge opduikt, maar niet marginaal is. De Haarlemmermeer wordt gedomineerd door machtige spelers. Grote bedrijven vertegenwoordigen grote (economische) belangen en de verschillende overheden zitten er bovenop. In die zin doet het denken aan de Øresund-regio. Tussenland is er tijdelijk, ontstaat op zeer bepaalde plekken, om vervolgens te verdwijnen of zich te verplaatsen. Kleine spelers met activiteiten die afwijken van het grote gebeuren vinden er voor even een plekje, maar meer ook niet. Daarmee is niet gezegd dat tussenland in de Haarlemmermeer geen functie vervult. Het vult de gaten op die grote spelers onvermijdelijk laten vallen en, gezien de bedrijvigheid in bijvoorbeeld Boesingheliede en de omvang van de autohandel in De Liede (foto p. 217 onder), het voorziet wel degelijk in verscheidene behoeften.

204



205

Holland, Haarlemmermeer 1:50.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst



Brabant **de Langstraat**





De Langstraat is te vinden tussen 's-Hertogenbosch en Geertruidenberg. Hij bestaat uit een reeks lintdorpen in de veenontginningen juist ten noorden van de Brabantse zandgronden. Het is een van die delen van het verstedelijkte Noord-Brabant waar in oorspronkelijk agrarisch gebied allerhande bedrijvigheid is opgebloeid. Vaak worden deze gebieden met afschuw bekeken (afb. *Steden Brabant*). Dit soort ontwikkelingen blijken echter ook allerlei voordelen te kennen, niet in de laatste plaats economische.

We zullen dat hierna aantonen door in te gaan op tussenland op bovenlokale en lokale schaal. Tot besluit laten we ons licht schijnen over de regionale ontwikkelingen.



^ [Steden Brabant](#) 1:625.000 © RPB/AVL en Corine Land Cover

^ [Situering Langstraat in Brabant](#) 1:250.000 © RPB/AVL



Voorwaarden voor tussenland: ondergrond, infrastructuur, economie en spelers

Het gebied tussen Geertruidenberg en 's-Hertogenbosch stond bekend om zijn leer- en schoenenindustrie.⁴ Evenals in andere delen van de provincie Noord-Brabant was hier behalve agrarisch bedrijf ook nijverheid en industrie aanwezig. Brabant was met Twente namelijk lange tijd de meest geïndustrialiseerde regio van Nederland (Keuning 1979: 214-223). Kenmerkend was dat elke stad en ieder gebied zijn eigen tak van industrie kende. Vele kleine bedrijfjes vestigden zich bij elkaar, niet alleen binnen de steden maar ook daarbuiten, zoals in de Langstraat.

De Langstraat wordt gekenmerkt door langgerekte nederzettingen met lintbebouwing. Dit is te danken aan de ligging op het veen juist ten noorden van het Brabantse zandplateau. Deze venen werden in de loop van de middeleeuwen ontgonnen vanuit een aantal parallel lopende assen (Strootman en Corten 1997). Van daaruit werden lange smalle kavels uitgezet, het veen in. De woningen werden gebouwd op de kop van de kavels aan de assen, die in de loop der eeuwen, verbonden door dwarsverbindingen, een mooi opgebouwd wegennet gingen vormen. Dit soort nederzettingen en regelmatige ontginnings- en wegenstructuren bleken later uitermate geschikt voor kleinschalige bedrijvigheid. Dat zagen we al eerder in de Arnovallei in Italië. De assen met lintbebouwing vormden samen een handelsroute tussen 's-Hertogenbosch en Geertruidenberg (afb. *Situering Langstraat in Brabant*).

We spitsen ons hier toe op de strook tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk (zie kaartenreeks *Brabant, Langstraat rond 1850 - rond 2003*). Vanaf ongeveer 1850 hield men zich in ontginningsdorpen als Nieuwkuijk, Drunen en Waalwijk op steeds grotere schaal bezig met leerlooien (Michiels en Wessel 1991). De ligging in de nabijheid van eikenbos en te midden van weidegebied was ideaal: de bossen leverden run (nodig voor het looien), in de weiden werd vee (leverancier van leer) gehouden. Later werd de leerlooierij aangevuld met de schoenenindustrie. In de loop van de twintigste eeuw krijgen de Brabantse steden en dorpen een veel gedifferentieerder karakter. Zij worden niet langer door één soort industrie of nijverheid gekenmerkt, zo ook in de Langstraat. Naast de leer- en schoenenindustrie, waarvan een deel verdween, verschijnen er andere soorten midden- en kleinbedrijf. Economisch wordt Brabant steeds belangrijker. De economische groei in Nederland vindt voor een belangrijk deel plaats langs de snelweg A2 op de lijn Amsterdam, Utrecht, 's-Hertogenbosch, Eindhoven. Daarvan profiteert ook de Langstraat. Dit komt niet in de laatste plaats door de provinciale weg, de N59, die in 1969 werd opgeleverd, in de jaren zeventig en tachtig van de twintigste eeuw werd verdubbeld en inmiddels bijna geheel is gepromoveerd tot A59 (Strootman en Corten 1997).

Tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk liggen zeven verschillende dorpskernen met een sterke eigen identiteit, waaronder Vlijmen, Nieuwkuijk en Drunen. Er lopen geloofsgrenzen doorheen (protestant/katholiek) en Drunen en Vlijmen zijn sinds 1998 onderdeel van de gemeente Heusden. De samenvoeging tot één gemeente ligt politiek nog steeds gevoelig. Een wethouder is zelfs gesneuveld door de plannen voor 'Waalboss', het idee voor een stedelijke regio van Waalwijk via 's-Hertogenbosch naar Oss (zie Projectteam Waalboss

4. Deze paragraaf is deels gebaseerd op een gesprek van Atelier Verborgten Land op 17-11-03 in 's-Hertogenbosch met F. van der Steen, M. Reinders en G. Koolen, van de afdeling Ruimtelijke Ordening van de provincie Noord-Brabant.

-  Gemeentegrens
-  Lokale wegen
-  Zandwegen
-  Spoorlijnen
-  Bebouwing
-  Weiland
-  Overwegend akkerland
-  Water
-  Woeste grond



^ Brabant, Langstraat rond 1850 © RPB/AVL en Topografische Dienst

v Brabant, Langstraat rond 1908 © RPB/AVL en Topografische Dienst

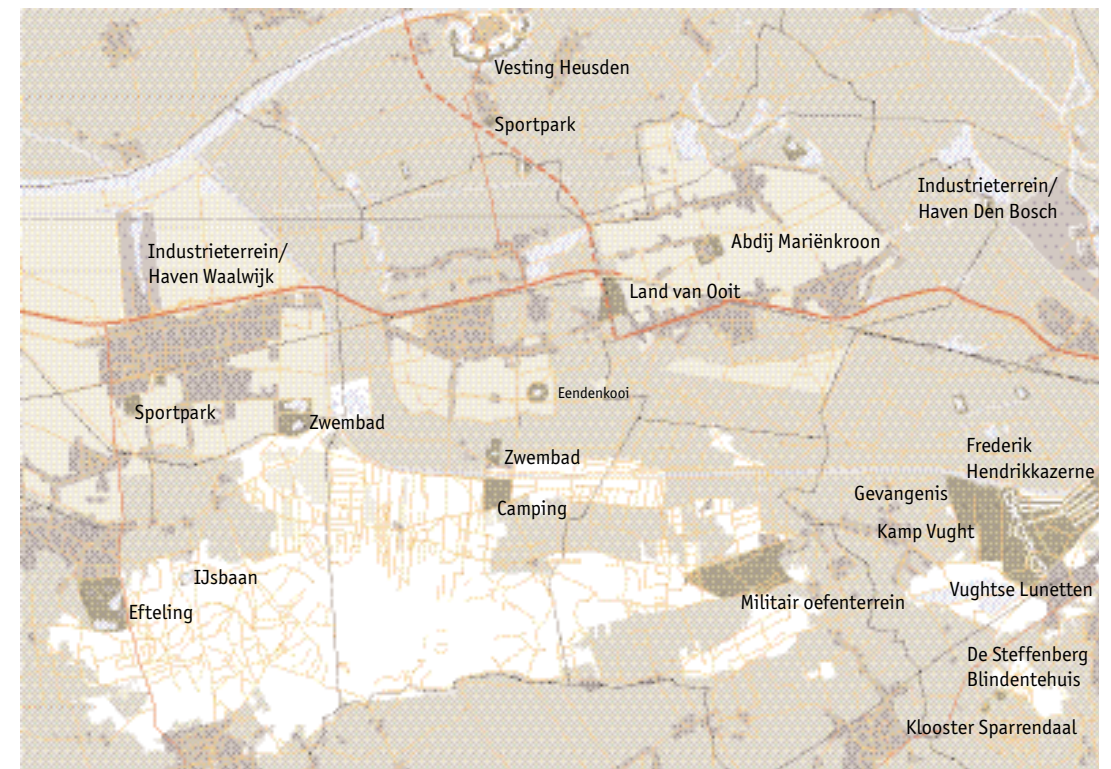


2001). De onmin tussen de inwoners van de verschillende dorpen en de bestuurlijke wrevel heeft vooral ook te maken met het feit dat ontwikkelingen slechts kunnen plaatsvinden in de zone langs het lint van de dorpen en aan de autoweg. De laatste 50 jaar hebben namelijk grote delen van het gebied bestemmingen gekregen die ontwikkeling in de weg staan. Belangrijk is de opkomst van de vrijetijdsindustrie vanaf de jaren zestig, waarvan het Het Land van Ooit en verderop de Efteling de bekendste voorbeelden zijn (afb. *Brabant, Langstraat, Leisure rond 2003*). Ook de Loonse en Drunense duinen ontwikkelen zich tot een gebied met grote aantrekkingskracht op dagjesmensen en vakantiegangers. Om de bedrijvigheid en het vermaak heen is het gebied landelijk. Er liggen natuurgebieden die zijn beschermd, zoals de Loonse en Drunense duinen. Er lopen groenstructuren en er gelden allerlei milieubeperkingen. Het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk wordt in politieke en bestuurlijke kringen wel de 'boksring' genoemd, omdat er zoveel rivaliserende claims op rusten. Zo zijn er bijvoorbeeld sterke lobby's voor de glastuinbouw, de industrie en voor woningbouwuitbreiding van 's-Hertogenbosch. En juist in dit versnipperde gebied en binnen deze rommelende bestuurlijke en sociale constellatie doet de economie het uitstekend (afb. *Brabant, Langstraat, Bedrijvigheid en woningbouw rond 2003*).

Tegelijkertijd met de economische bloei en de opkomst van de vrijetijdsindustrie kwam het agrarisch bedrijf echter onder druk te staan, net als in de rest van Nederland. Door internationalisering groeit op de wereldmarkt de concurrentie van goedkope landbouwproducten. Schaalvergroting is daarop vaak het enige antwoord, maar in veel gevallen niet mogelijk. Bijvoorbeeld vanwege de stankcirkels die de overheid rond boerderijen heeft getrokken om aan te geven waar hinder niet-agrarische bebouwing ongewenst maakt. Bij uitbreiding botst de boer tegen die cirkel op. Hij komt in de verdrukking en heeft steeds meer moeite om uitsluitend van agrarische activiteiten rond te komen. Veel boeren stoppen ermee of zoeken een nevenactiviteit. Agro-toerisme, natuurbeheer en de vervaardiging van streekproducten zijn voor hen steeds vaker belangrijke neveninkomsten. Boerderijen, stallen en kassen krijgen een nieuwe bestemming. Deze nieuwe bestemming van boerderijen, de economische groei, de uiteenlopende niet-agrarische bedrijvigheid van vele kleine spelers binnen een bestuurlijk, sociaal en ruimtelijk versnipperd gebied en de aanwezige nederzettings- en infrastructuur vormen samen de ingrediënten van het tussenland in de Langstraat.

De Langstraat: tussenland op grote schaal

Parallel aan de A59 tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk ligt de veel oudere structuur van de lintdorpen (AVL veldonderzoek 17-11-03). Tegenwoordig zijn de linten ten noorden van de weg landelijk en overwegend agrarisch. Ten zuiden van de weg en in de omgeving van 's-Hertogenbosch zien we een ander beeld. Ook hier wordt lintbebouwing afgewisseld door weilanden, maar de linten liggen dicht bij de snelweg en tussen de knooppunten van linten en snelweg is veel meer activiteit te zien. De oude linten zijn in de loop der jaren morfologisch niet veel veranderd; nog steeds leveren ze pittoreske plaatjes op. Wel veranderd zijn de functies in het lint; er is veel meer dan slechts de traditionele dorpsvoorzieningen (zie Van der Wagt en Kürschner



^ [Brabant, Langstraat rond 1967 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst](#)

v [Brabant, Langstraat rond 2000 1:125.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst](#)



2004). Zoals we ook zagen tussen Prato en Florence is er een mix van wonen en werken te vinden. Bovendien zijn op de kavels achter de oude bebouwing nieuwe bedrijfsgebouwen neergezet.

Bij Nieuwkuijk staan een transportbedrijf, luxe villa's en een beautyfarm naast elkaar. Even verderop, in en rond kasteel Drunen, vestigde industrie-familie Lips het pretpark Het Land van Ooit. Richting Waalwijk is de leer- en schoenenindustrie nog steeds stevig verankerd. De hoofdvestiging van een Brabantse schoenenfabrikant staat tussen de woonhuizen. Verderop zijn onder meer autospuiterij Hans van Mierlo, een Chinees restaurant, een christelijke boekhandel en een Boeddha-tempel te vinden. Oude en nieuwe bebouwing staan naast elkaar. Waar een oprit zorgt voor directe verbinding met de snelweg, kijkt een cluster autoverkopers uit over de weilanden, met in de nabijheid een rijtje woningen en een terrein met zo'n twintig verschillende schoenenbedrijven; ernaast een moskee.

Het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk heeft zich ontwikkeld van overwegend agrarisch met een kleinschalige schoenenindustrie tot een gebied met een sterke functiemenging. De nabijheid van de snelweg maakt dat de landelijke lintbebouwing kan transformeren tot tussenland. Er zijn vele kleine spelers actief. Een veelheid aan midden- en kleinbedrijf is de motor voor deze transformatie. Boeren die niet meer van de landbouw konden rondkomen, begonnen een nieuw leven als *beauty*-boer of autoverkoper of lieten loodsden bouwen voor bouwnijverheid. De schoenenproductie evolueerde van huisnijverheid tot kleine fabriekjes naast en achter woningen en vervolgens tot groothandel. De linten met boerderijen en woonhuizen werden opgevuld met bakstenen hallen en kantoren en later met de metalen loodsden voor onder meer handel en distributie.

De komst van de autoweg versnelde de ontwikkelingen. Nieuwe spelers konden instappen en oude verdwenen of begonnen nieuwe activiteiten. Plaatselijke ondernemers breidden uit en vele automerken vestigden er hun verkooppunten, niet alleen voor de verkoop van auto's, maar vooral ook voor handel in auto-onderdelen en accessoires. Zo ontwikkelde zich in de linten een functionele diversiteit, met op de kavels achter de woningen ook zichtbare morfologische veranderingen in de gedaante van nieuwe bedrijfspanden en een nieuwe inrichting van het erf. Nog steeds is tussenland hier volop in ontwikkeling. Als voor een van de talrijke spelers het ene gebruik niet meer loont, begint deze iets nieuws. Evenals in de Arnovallei verspreidt tussenland zich hier over een groot gebied, afgewisseld door nieuw aangelegde bedrijven-terreinen, grenzend aan woongebieden en her en der stukken groen. Voordat we dit op regionale schaal in Brabant bekijken, zoomen we nog één keer in op lokaal niveau.

Nieuwkuijk: economische analyse van tussenland op locatie

Op het panorama bij Nieuwkuijk zien we links van het midden de achterkanten van oudere en nieuwere woonhuizen en boerderijen in het lint, op de kop van smalle, diepe kavels weiland (AVL veldonderzoek 12-02-04) (afb. *Panorama Nieuwkuijk*). Hier en daar zijn achter de woningen schuren te zien waarin kleine bedrijven huizen, de meeste niet-agrarisch. Naast het oude gebruik hebben zich nieuwe activiteiten ontpopt. Een enkele boerderij is nog in



^ Brabant, Langstraat: Leisure rond 2003 © RPB/AVL en Topografische Dienst

v Brabant, Langstraat: Bedrijvigheid en woningbouw rond 2003 © RPB/AVL en Topografische Dienst



Brabant, Langstraat 1:50.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst



bedrijf, een andere op haar retour. Daarnaast zijn de weiden omgevormd tot sportterrein, waarachter een nieuwbouwwijkje met droomhuizen te vinden is. In de verte gloort de bebossing van Het Land van Ooit (zie afb. *Situering Nieuwkuijk*).

224

Kijken we verder, dan krijgen we allerlei bedrijvigheid in beeld, waaronder schoenenbedrijf Van Haren, Autogigant Brabant en W. van Delft Staalbouw. Ook zien we er woningen, een kinderopvang en een tandheelkundig laboratorium. Activiteiten die je niet met elkaar associeert, bevinden zich er naast elkaar. Deze uiteenlopende bedrijvigheid en woningen vormen een soort tweede rij: ze liggen langs een weg die parallel loopt aan de weg met de lintbebouwing. Sommige bedrijven richten zich op deze parallelweg, andere hebben hun façade direct aan de, ook weer parallel lopende, autoweg A59, waarvan op de foto een paar glimpen zijn op te vangen. Terwijl deze bedrijven hun ingangen hebben aan een andere kant, richten zij hun reclame op de autoweg. Voor- en achterkanten zijn daardoor niet duidelijk. Evenals de diversiteit aan functies is dit een van de indicatoren die we in de inleiding van dit boek lieten zien. Wegen lopen dood, er staan containers en een 4x4-wagen, ditmaal uit Polen, en het fotograferen kwam ons al snel op boze blikken te staan. Op en top tussenland dus. Binnenkort zal de bedrijvigheid een sprong maken over de A59 heen (zie afb. *Historische ontwikkeling en groeiprincipe langs de Langstraat bij Nieuwkuijk*). Graafmachines zijn al bezig met de basis voor die derde rij, ook weer parallel aan het lint, maar nu aan de overkant van de snelweg.

De economische analyse completeert dit beeld (zie *kader met economische gegevens*). 86 procent van de bedrijven heeft minder dan tien medewerkers, slechts 2 procent meer dan 50. Ook hier wordt het tussenland gekenmerkt door kleinbedrijf. Evenals in het Limburgse De Locht zijn bouwbedrijven, dienstverlening en kleine handelaren er goed vertegenwoordigd. De horeca en de amusementssector doen het ook goed in de Langstraat, evenals de tuinbouw en de handel in tuinbouwproducten. Maar ook andere sectoren, zoals ICT, industriële productie, detail- en groothandel (schoenen en kleding) en transport, die in de Haarlemmermeer en Limburg op de grote bedrijventerreinen zijn gevestigd, liggen hier in het tussenland. Belangrijk verschil met die andere gebieden is bovendien dat deze bedrijvigheid hier kleinschaliger is: ook deze sectoren worden gedomineerd door kleine bedrijven.

Tussen 1996 en 2002 vond er economische groei plaats, in het bijzonder in de industriële productie, de bouwsector en de zakelijke dienstverlening. Ook binnen de diverse andere sectoren groeiden dienstverlenende takken in de vorm van kleine bedrijfjes. Wat betreft de ligging van de bedrijven valt op dat de bouwbedrijven niet in het lint zitten maar daarachter, op de tweede rij, in de nabijheid van industriële productiebedrijven. Handels- en distributiebedrijven zitten zowel in het lint als erachter. De tuinbouwsector is nadrukkelijk aanwezig in het lint ten noorden van de autoweg. De overeenkomsten met het tussenland bij Prato springen in het oog: de flexibele inpassing in bestaande ruimtelijke structuren, de specifieke samenhang met verschillende infrastructuur, de vele kleine spelers, de bloeiende economie en de functie-menging. Wonen en werken zijn gemengd. Wat werken betreft gaat het bovendien niet alleen om agrarisch bedrijf en een andere bedrijfstak, maar om een

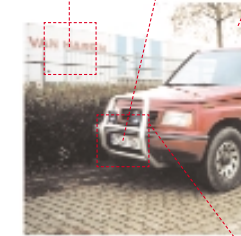
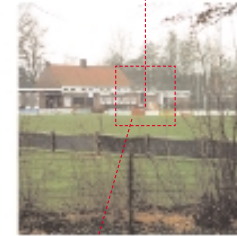
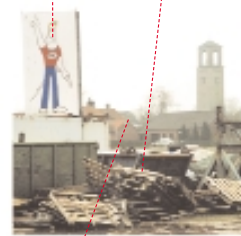
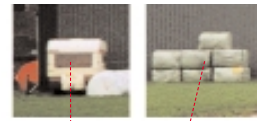


1. Nieuwkuijk
 2. Haarsteeg
 3. Vlijmen
 4. Land van Ooit
 5. Abdij
 6. Crematorium
- Locatie panorama



225

^ Situering Nieuwkuijk 1:25.000 © RPB/AVL en Topografische Dienst

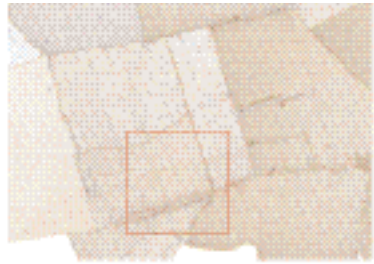


Nieuwkuijk, donderdag 12 februari 2004

Grote loodsen en bedrijfsgebouwen van schoenenhandel Van Haren, Autogigant Brabant, van Delft Staalbouw en een banketbakker, nieuwe woonhuizen op eigen kavel, oude boerderijen, een kinderopvang en een tandheelkundig laboratorium, weiden met pony's of oude landbouwwerktuigen, in de verte de bossen van het kinderpretpark Het Land van Ooit.

© RPB/AVL





1830



1908



Historische ontwikkeling en groei principe langs de Langstraat bij Nieuwkuijk



Verkeveling 1830



Lintdorp



Ontwikkeling leerindustrie



1967



2000



© RPB/AVL, Topografische Dienst, Bonnebladen 1908, Minutenkaart en Kadaster



Verkeveling 2003



Transformatie en groei



Schaalvergroting

heel scala aan sectoren. Verschil met de Arnovallei is dat die sectoren in de Langstraat niet geografisch geclusterd, maar door elkaar heen te vinden zijn.

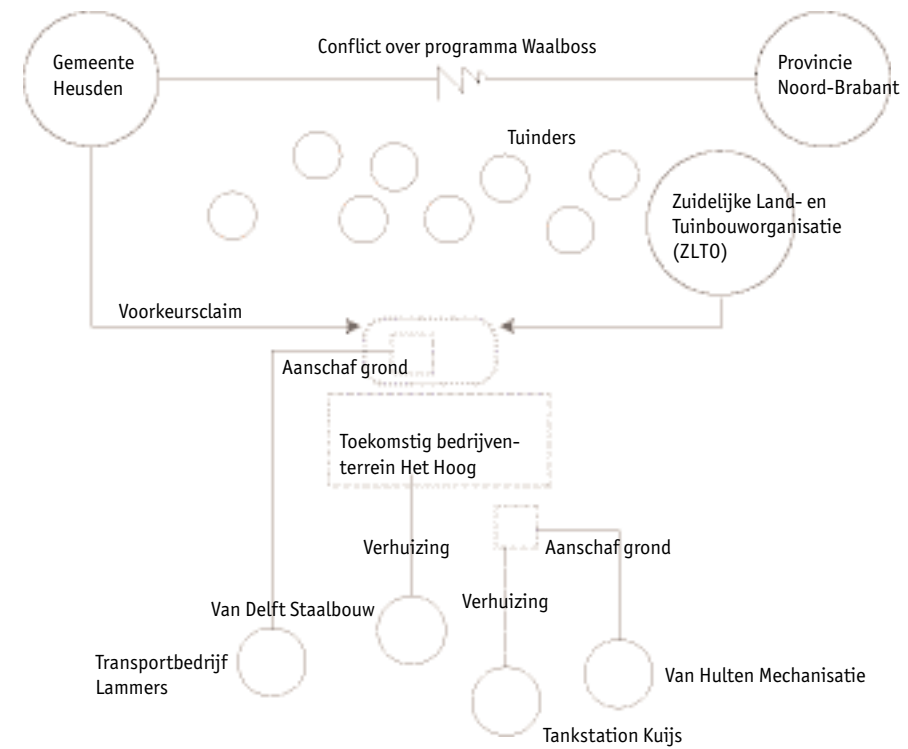
Aan de hand van het spelersmodel en een kaart waarop de diverse claims op het gebied bij Nieuwkuijk staan aangegeven, bekijken we de bestuurlijke en planologische context waarbinnen het tussenland zich ontwikkelt (afb. *Spelersmodel Nieuwkuijk*). We krijgen hier de al genoemde 'boksring' in beeld. Op de nog niet bebouwde, oorspronkelijk agrarische grond rond het tussenland waarvan we het panorama schoten, blijken allerlei zogenaamd conflicterende claims te rusten: van de gemeente Heusden voor woningbouw en bedrijventerreinen en van de Zuidelijke Land- en Tuinbouw Organisatie voor glastuinbouw. En dan zijn er nog de zogenaamde open gebieden, de sportterreinen en stukken grond die zijn gereserveerd voor de uitbreiding van een bepaald bedrijf. Bovendien reserveert de gemeente Heusden graag woningen en bedrijventerreinen voor de eigen inwoners en ondernemingen, terwijl de provincie Noord-Brabant deze via het plan Waalboss vooral wil bestemmen voor mensen en (liefst grote en internationale) bedrijven van buiten.

Typend is dat al deze claims als vlakken over de kaart zijn gelegd: elke sector of functie met zijn eigen, omgrensde stuk grond (zie afb. *Grenzen en ruimteclaims Nieuwkuijk*). In het echt blijkt het zo echter niet te werken. Transportbedrijf Lammers kocht bijvoorbeeld al een stuk grond tussen de kassen ten noorden van het geplande bedrijventerrein Het Hoog, waarvan de aanleg inmiddels is begonnen met het wegwalsen van een oud buurtschap. Van Hulten Mechanisatie wil een bedrijf en pompstation beginnen naast de afrit van de autoweg – vanzelfsprekend vanwege de gunstige ligging. Dat wordt echter niet toegestaan, omdat op die plaats geen bedrijvigheid is gepland. Juist aan de randen van de claims en in overgeschoten hoekjes blijken gebieden in trek te zijn. Planners hebben moeite met deze werkelijkheid (zie kaartenreeks *Eigendomsverhoudingen Nieuwkuijk*). We vragen ons af of hier niet veel beter de gang van zaken in het tussenland als leidend principe zou kunnen worden gekozen, zowel voor de ruimtelijke inrichting van het gebied als voor de verdere economische ontwikkeling. Alleen al door de starre begrenzingen en de functiescheiding los te laten, zouden veel conflicten kunnen worden opgelost. Overigens is het zeer waarschijnlijk dat de bedrijvigheid zich hoe dan ook op haar eigen manier verder zal ontwikkelen, de manier die we zagen in het tussenland.

Tussenland in de regio

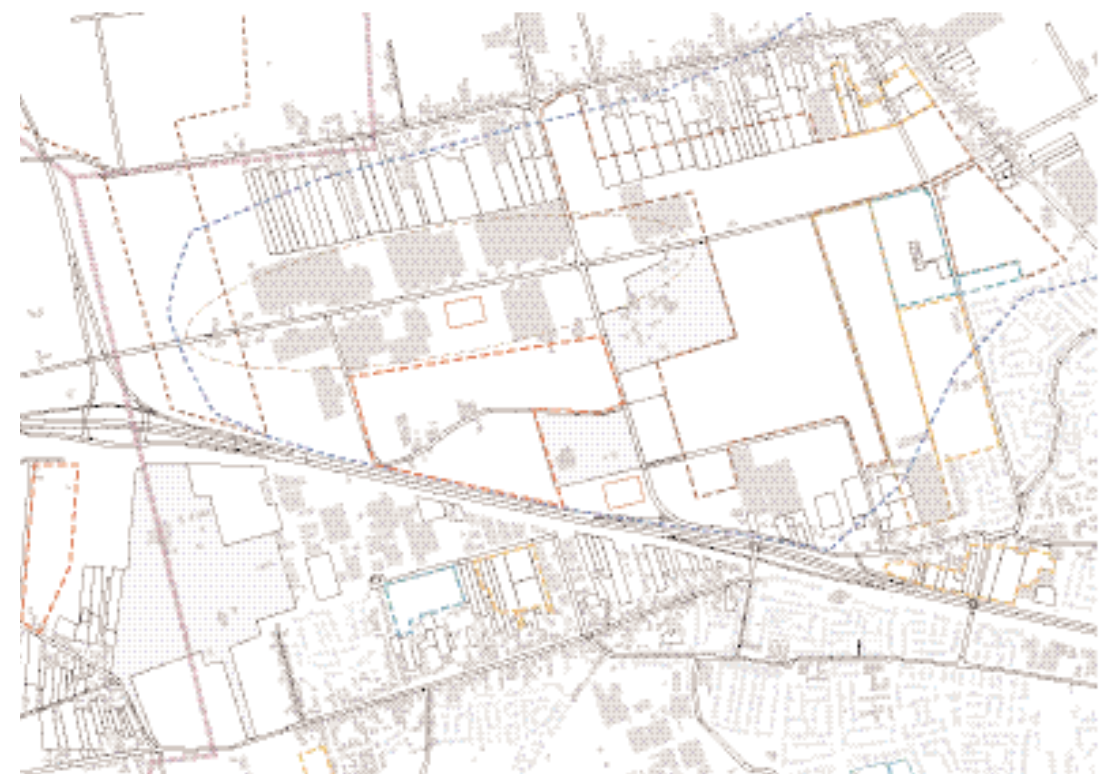
Bekijken we de voorwaarden en omstandigheden waaronder in de Langstraat tussenland ontstaat en vergelijken we Brabant met de Arnovallei, dan komen we in grote lijnen tot het volgende. Tussenland in Noord-Brabant wordt vooral gekenmerkt door kleinbedrijf uit een groot aantal sectoren. De bedrijven verschijnen tussen, naast en achter oudere en nieuwere bebouwing van woonhuizen en boerderijen in lintbebouwing. Deze linten liggen vaak langs oude, fijnmazige netwerken van lokale wegen in oorspronkelijk agrarische gebieden, waar dikwijls al langer – vaak sinds de tweede helft van de negentiende eeuw – naast het boerenbedrijf andersoortige bedrijvigheid is te vinden. De bebouwing is meestal ingepast in de oude verkavelingsstructuren, waarop het oude wegennet aansluit. Autowegen zijn een verdere voorwaarde, omdat

-  Claim wonen
-  Claim werken
-  Claim particulieren
-  Claim sport
-  Vestigingsgebied glastuinbouw Heusden
-  Vestigingsgebied glastuinbouw provincie
-  Vestigingsgebied zaadveredelingsbedrijven
-  Te handhaven open ruimte
-  Voormalige gemeentegrens
-  Onbebouwde kavels



^ [Spelersmodel Nieuwkuijk](#) © RPB/AVL

^ [Grenzen en ruimteclaims Nieuwkuijk 1:25.000](#) © RPB/AVL, de Nieuwe Kaart van Nederland, Provincie Noord-Brabant en gemeen-





Overheden Het grondeigendom van de verschillende overheden openbaart een belangrijke rol voor de gemeente Heusden. De waterlopen en een enkel grondvlak zijn in handen van het waterschap. Het snelweg-tracé behoort aan de rijksoverheid. De lokale overheid bezit de lokale infrastructuur en heeft een aanzienlijke hoeveelheid grond verworven langs de A59. Bovendien is positie gekozen op de weilanden achter de historische bebouwing van het lint.

^ Eigendomsverhoudingen Nieuwkuijk 2004: overheden © RPB/AVL en Kadaster

^ Eigendomsverhoudingen Nieuwkuijk 2004: Rooms-katholieke kerk © RPB/AVL en Kadaster



Rooms-katholieke kerk Opvallend is de rol van de rooms-katholieke kerk. Uit de analyse van eigendomsverhoudingen blijkt dat zowel de RK parochie van de heilige Johannes geboorte in Nieuwkuijk als de RK parochiale kerk van de heilige Johannes den Dooper omvangrijke kavels in beheer hebben, die respectievelijk ruimte bieden aan de abdij en de kerk.



Particuliere individuen Het particuliere grondbezit valt grofweg uiteen twee groepen. Hierboven is het grondbezit van individuen in kaart gebracht. Kenmerkend is de versnippering van het grondeigendom. Veel van het eigendom heeft een agrarische achtergrond en is geconcentreerd langs de historische lintbebouwing. Opmerkelijk is het stuk infrastructuur dat in handen is van een individu.

^ Eigendomsverhoudingen Nieuwkuijk 2004: particuliere individuen © RPB/AVL en Kadaster

^ Eigendomsverhoudingen Nieuwkuijk 2004: particuliere bedrijven © RPB/AVL en Kadaster



Particuliere bedrijven Het particuliere grondbezit van bedrijven en beheermaatschappijen wordt, ten opzichte van individueel grondbezit, gekenmerkt door een grotere kavelgrootte. Een uitzondering hierop vormt de stichting Woonveste te Heusden die tientallen percelen bezit die kleiner zijn en waarop hoofdzakelijk wordt gewoond.

Eigendomsverhoudingen Nieuwkuijk 2004 © RPB/AVL en Kadaster



Het totale beeld van de eigendomsverhoudingen in Nieuwkuijk aan de Langstraat toont een grote groep kleine spelers uit verschillende categorieën, die elkaar in evenwicht lijken te houden. De grijs gekleurde kavels zijn in handen van spelers die beschikken over één of twee percelen. In wit is de bebouwing uitgespaard. Zo wordt duidelijk dat niet elk perceel over dezelfde mogelijkheden beschikt.

Het spel in de ruimte wordt bepaald door spelers met de meeste macht. Dat wil zeggen: de speler heeft veel grond in bezit, of kan bogen op veel grondposities.

In deze uitsnede lijkt de gemeente Heusden dominant door de verwachting dat deze eensgezind naar buiten zal treden. Toch zal deze overheid bij de ontwikkeling van het gebied rekening moeten houden met de vele particuliere rechtspersonen, bestaande uit de RK kerk (paarstonen), bedrijven (roodtonen) en individuen (geeltonen).

goed transport naar verder weg gelegen markten onmisbaar is. Opritten liggen dan ook nooit ver van de gebieden waar de bedrijvigheid zich concentreert.

Evenals in de Arnovallei is tussenland in Noord-Brabant in meerdere gebieden op bovenlokale schaal te vinden en in tegenstelling tot de andere regio's is het minder tijdelijk, hoewel het zich vrij gemakkelijk verplaatst en verandert. Dit is juist in Noord-Brabant mogelijk door de combinatie van (1) de strategische ligging van de regio tussen het economische en bestuurlijke hart in het westen van Nederland en zowel België als Duitsland, (2) de aanwezigheid van een groep grotere en kleinere steden, (3) een hoog ontwikkeld netwerk van autowegen en (4) de genoemde gebieden met fijnmazig wegennet en lintbebouwing waar het agrarisch bedrijf inboet aan betekenis. Deze gebieden worden beheerst door een kleinschalige economische structuur met veel kleine spelers. Deze bedienen niet alleen de steden in de buurt, maar hebben door hun ligging ten opzichte van de genoemde autowegen ook aansluiting op nationale, internationale en zelfs mondiale netwerken.

Het gaat behalve om de Langstraat bijvoorbeeld om gebieden tussen Tilburg en Breda, in de buurt van de verschillende autowegen, in de omgeving van Eindhoven en tussen 's-Hertogenbosch en Oss. In het verlengde van de Langstraat zijn ook in dit laatste gebied lintdorpen met regelmatige, oude ontginningsstructuren te vinden. Parallel daaraan loopt een regionale vierbaansweg, die wordt getransformeerd tot een snelweg en waarop bij Oss de nieuwe A50 vanuit Eindhoven aansluit. Enige decennia geleden had deze strook veel weg van tussenland. Momenteel is het minder duidelijk dan in de Langstraat, maar de voorwaarden en omstandigheden doen verwachten dat het er in de toekomst nadrukkelijker zal verschijnen. Nader onderzoek is hier op z'n plaats. Ook de gebieden rond en tussen Breda en Tilburg en in de omgeving van Eindhoven lenen zich voor een gedetailleerde vervolgstudie, vooral gezien de nieuwe infrastructurele werken, de nieuwbouw en de verdere transformaties in en om deze steden, in combinatie met de andere van de vier genoemde hoofdpunten. Bij Eindhoven moet onder meer gedacht worden aan de strook richting Helmond en aan gebieden aan de randen van de gemeente. Bijvoorbeeld het gebied in Son (foto p. 253), waar de genoemde A50 aansluit op de A58 en A2 en de randweg rond de stad, en waarmee we dit boek begonnen.



De onderzoeksgebieden in cijfers

Algemene kenschets

Om de drie Nederlandse onderzoeksgebieden in Holland, Brabant en Limburg beter met elkaar te kunnen vergelijken, geven we hier cijfers over bevolking, inkomen, opleiding en werkloosheid. Aan de hand daarvan geven we een kenschets van de regio's tot op gemeenteniveau. De gegevens maken zowel uitspraken mogelijk over de actuele situatie als over de ontwikkelingen van de afgelopen tien jaar.

De cijfers hebben betrekking op de Haarlemmermeer en omgeving (kerngebied gelegen in de provincie Noord-Holland, de randen in Zuid-Holland en Utrecht), de Langstraat en omgeving (kerngebied gelegen in de provincie Noord-Brabant, het noordoostelijk deel in Gelderland) en de Mijnstreek (gelegen in de provincie Limburg). De onderzoeksgebieden vormen geen administratieve eenheid.

De gekozen onderzoeksgebieden zijn qua inwonertal en aantal gemeenten vergelijkbaar. Het inwonertal ligt voor alle drie de regio's grofweg rond de 400.000 inwoners. Alle gebieden bevatten rond de elf gemeenten en hebben naast een aantal kleinere elk één of twee grotere gemeenten die domineren.

Haarlemmermeer

Het gebied rond de Haarlemmermeer omvat tien gemeenten. De grootste zijn Haarlem en Haarlemmermeer met elk meer dan 100.000 inwoners, gevolgd door Amstelveen met bijna 80.000 mensen binnen haar grenzen. De overige gemeenten (Aalsmeer, De Ronde Venen, Heemstede, Hillegom,

Uithoorn, Bennebroek en Haarlemmerliede) zijn beduidend kleiner met 30.000 inwoners of minder. Samen telt de regio rond de 490.000 inwoners.

Langstraat

De Langstraat tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch ligt in de kern van het elf gemeenten omvattende onderzoeksgebied. De gemeente 's-Hertogenbosch is met haar 130.000 inwoners de grootste van het gebied. De andere tien gemeenten (Aalburg, Haaren, Heusden, Loon op Zand, Maasdriel, Sint-Michielsgestel, Vught, Waalwijk, Woudrichem en Zaltbommel) zijn vele malen kleiner met tussen de 10.000 en 45.000 inwoners. Bij elkaar opgeteld wonen in het Langstraatgebied ongeveer 390.000 mensen.

Mijnstreek

De gekozen regio in Limburg ligt rond de voormalige mijnen. Vanwege de vergelijkbaarheid van gegevens bekijken we alleen de Nederlandse gemeenten in de regio. In de kerngebieden van de voormalige mijnen liggen de grote gemeenten Heerlen en Sittard-Geleen met elk rond de 100.000 inwoners. Daarnaast zijn er nog de middelgrote gemeenten Kerkrade, Landgraaf en Brunssum en de kleine gemeenten Beek, Nuth, Onderbanken, Schinnen, Simpelveld, Stein en Voerendaal. In de gehele regio wonen ongeveer 410.000 mensen.

Haarlemmermeer

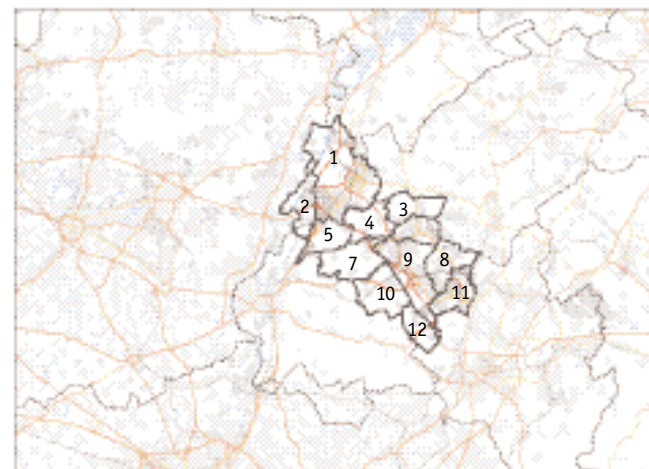
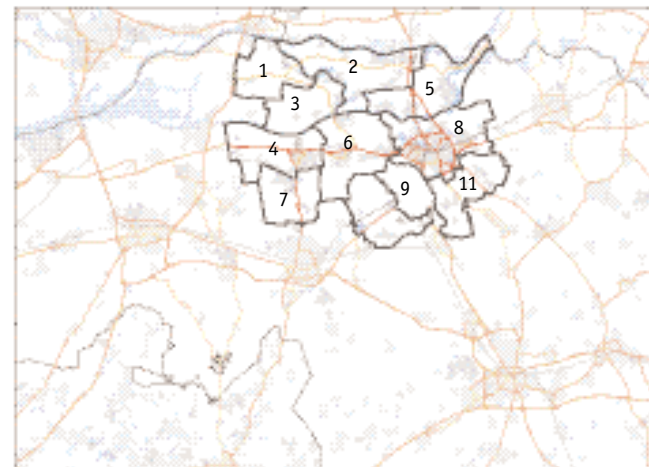
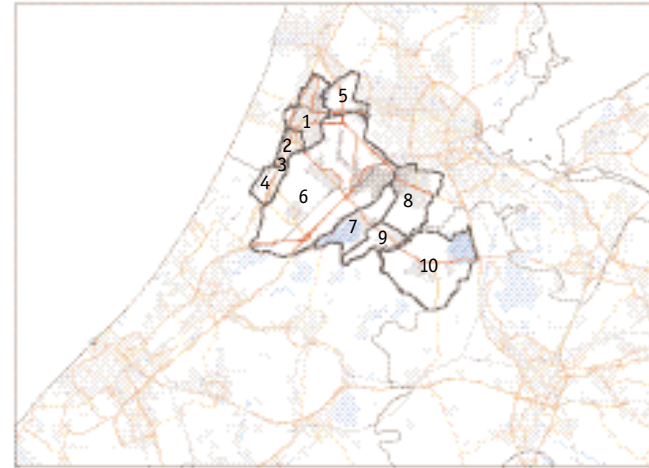
1. Haarlem
2. Heemstede
3. Bennebroek
4. Hillegom
5. Haarlemmerliede
6. Haarlemmermeer
7. Aalsmeer
8. Amstelveen
9. Uithoorn
10. De Ronde Venen

Langstraat

1. Woudrichem
2. Zaltbommel
3. Aalburg
4. Waalwijk
5. Maasdriel
6. Heusden
7. Loon op Zand
8. 's-Hertogenbosch
9. Vught
10. Haaren
11. Sint-Michielsgestel

Mijnstreek

1. Sittard-Geleen
2. Stein
3. Onderbanken
4. Schinnen
5. Beek
6. Brunssum
7. Nuth
8. Landgraaf
9. Heerlen
10. Voerendaal
11. Kerkrade
12. Simpelveld



Bevolking, leeftijd, inkomen, opleiding en werkloosheid

Bevolkingsontwikkeling

De bevolkingsontwikkeling van de afgelopen tien jaar zegt iets over de dynamiek van de regio's. Opvallend is dat in de Mijnstreek in Limburg de bevolking afneemt in tegenstelling tot het Nederlands gemiddelde en de ontwikkelingen in de Haarlemmermeer en Langstraat. De daling in Limburg is gelijkmatig over het onderzoeksgebied verdeeld. In Holland en Brabant bestaan grote regionale verschillen. Koplopers in Holland zijn de gemeenten Haarlemmermeer, Uithoorn en Amstelveen en in de Langstraat en omgeving de gemeenten 's-Hertogenbosch, Aalburg, Zaltbommel en Maasdriel. De Brabantse regio als geheel groeit het hardst van de drie.

Leeftijdopbouw

De samenstelling van de bevolking geeft verder inzicht in de structuur van een regio. De Limburgse Mijnstreek heeft in 2001 10% minder jongeren dan gemiddeld in Nederland en 14% meer ouderen. Vooral de gemeenten Heerlen, Kerkrade en Brunssum kennen een sterke vergrijzing. De Brabantse Langstraat is de jongste regio, zij heeft 3% meer jongeren en 7% minder ouderen dan gemiddeld in Nederland.

Huishoudinkomen

Het gemiddelde huishoudinkomen van de Haarlemmermeer en Brabant ligt rond de 10% hoger dan het Nederlandse gemiddelde. In Limburg is het huishoudinkomen de afgelopen tien jaar licht gedaald tot onder het gemiddelde van Neder-

land. Binnen de regio's zelf zijn er verschillen aan te wijzen. In de Haarlemmermeer springen Haarlem en Bennebroek er negatief uit en Heemstede en De Ronde Venen juist bijzonder positief. In Limburg heeft de voormalige Mijnstreek (Heerlen, Kerkrade, Brunssum, Landgraaf) het laagste inkomen en het Limburgse heuvelland (Voerendaal, Schinnen) het hoogste.

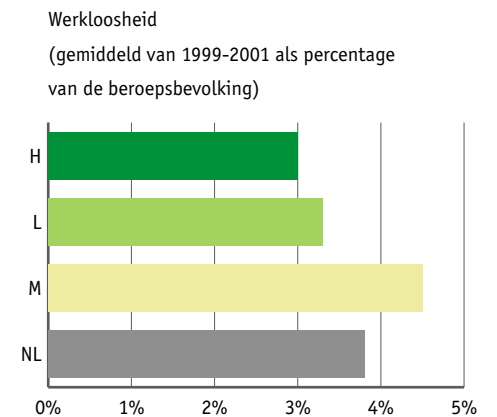
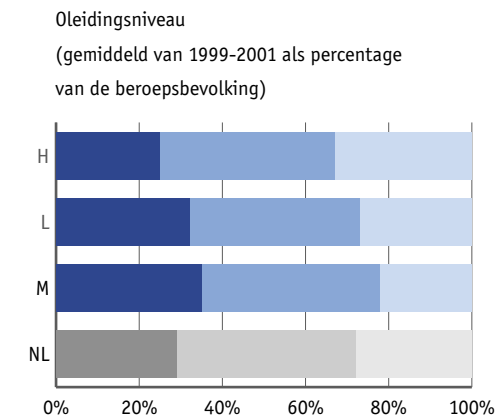
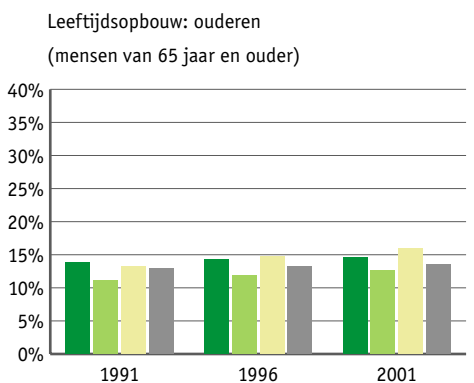
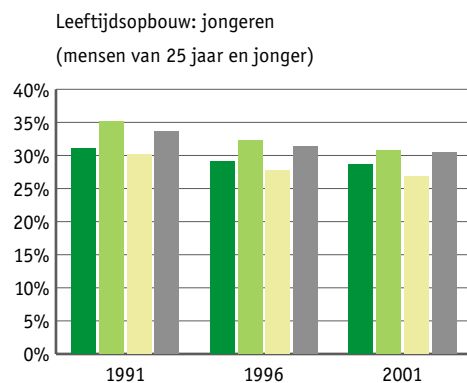
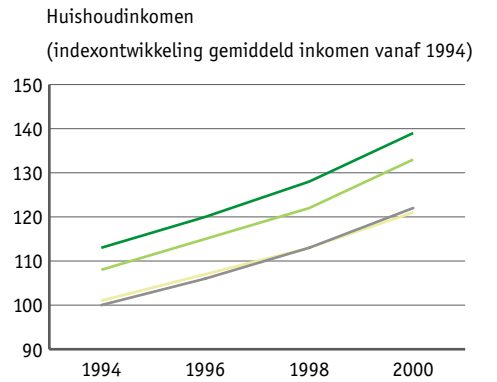
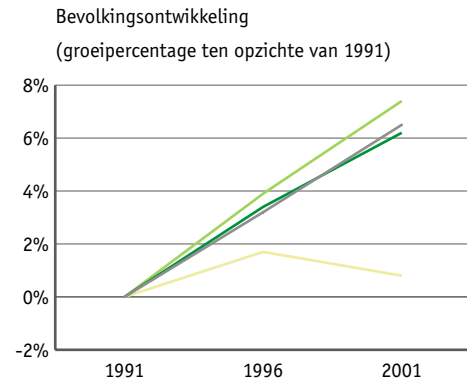
Opleidingsniveau

Van gemeenten met meer dan 10.000 inwoners vergeleken we het opleidingsniveau van de beroepsbevolking.* De gegevens laten grote verschillen zien tussen de drie onderzochte regio's. Het aandeel laagopgeleiden is in Limburg 40% hoger dan in de Haarlemmermeer en 21% hoger dan het Nederlandse gemiddelde. Het aandeel hoogopgeleiden ligt in Limburg 33% lager dan in de Haarlemmermeer. Binnen de regio kan het aandeel van hoog- en laagopgeleiden per gemeente sterk verschillen.

Werkloosheid

Tussen werkloosheid en opleidingsniveau kan een verband worden gelegd. Een groot aandeel laagopgeleiden leidt tot een hogere werkloosheid dan een bovengemiddeld aandeel hoogopgeleiden. Het verbaast daarom niet dat de Mijnstreek in Limburg het grootste aantal werklozen heeft, zowel van de drie onderzoeksregio's als ook gemeten aan het Nederlandse gemiddelde. De gemeenten waar de voormalige mijnen liggen, Heerlen, Kerkrade en Brunssum, zijn het zwaarst getroffen.

* Gegevens over de beroepsbevolking worden om privacyredenen alleen van gemeenten met meer dan 10.000 inwoners verstrekt.



	Overzicht		Begrippen	Bevolking	Huishoudinkomen	Opleidingsniveau	Werkloosheid	
242	<p>Tussen de onderzochte regio's bestaan duidelijke verschillen in bevolkingsgroei, leeftijdsopbouw, huishoudinkomen, opleidingsniveau en werkloosheid. De Limburgse regio heeft in vergelijking met de andere regio's en het gemiddelde van Nederland een gering huishoudinkomen. Het aantal inwoners van deze regio neemt af terwijl de bevolking in Nederland en de andere onderzochte regio's groeit. Het relatief grote aantal ouderen en kleine aantal jongeren duidt erop dat Limburg met vergrijzing te maken heeft. Vergrijzing kan leiden tot een aantasting van het voorzieningenniveau in de regio. Limburg heeft een werkloosheid die anderhalf keer zo hoog ligt als in de Haarlemmermeer en een huishoudinkomen dat het laagst is van de drie vergeleken regio's. Uit deze gegevens blijkt dat Limburg een achterstandspositie inneemt ten opzichte van de andere gebieden.</p> <p>Brabant daarentegen heeft een groot aandeel jongeren en een bovengemiddelde bevolkingsgroei. De opleidingsstructuur komt er overeen met het Nederlandse gemiddelde, de werkloosheid ligt 13% onder het Nederlandse gemiddelde en de huishoudens hebben meer te besteden dan gemiddeld in Nederland.</p> <p>De Hollandse regio rond de Haarlemmermeer steekt op de getoonde punten gunstig af tegenover de andere regio's en het Nederlandse gemiddelde. Het huishoudinkomen en opleidingsniveau zijn het hoogst van de onderzochte</p>	<p>regio's, de werkloosheid is het laagst.</p> <p>De cijfers laten zien dat de regio's verschillende posities innemen. De Haarlemmermeer loopt voorop terwijl Limburg er duidelijk minder gunstig voor staat. Deze getallen zijn deels te verklaren uit de geschiedenis van deze twee regio's. In de Haarlemmermeer heeft een verschuiving richting mondiale kenniseconomie plaatsgevonden door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol en de nabijheid van Amsterdam. Dat vertaalt zich in een hoog opleidingsniveau, een hoog huishoudinkomen en een lage werkloosheid van haar inwoners. In Limburg zijn het lage opleidingsniveau, de afnemende bevolking, het geringe bestedingsniveau en de hoge werkloosheid een erfenis van het industriële verleden met de mijnen.</p> <p><i>Toelichting bij de economische analyse van locaties</i></p> <p>De economische analyse is gebaseerd op het bestand LISA. In dit bestand zijn geen agrarische data opgenomen. Land- en tuinbouw slaat in onze analyse op dienstverlening ten behoeve van land- en tuinbouw. Bij de indeling van de sectoren houden wij niet de gebruikelijke Standaard Bedrijfsindeling aan. Deze voldoet niet voor analyse van de activiteiten in tussenland. Met de standaardindeling valt namelijk het voor tussenland karakteristieke verschijnen van bepaalde bedrijven niet op. We formuleerden daarom enige nieuwe sectoren en laten de sectoren weg die</p>	<p><i>Bevolking:</i> bevolking per gemeente in personen. (bron: CBS: Bevolkingsstatistiek)</p> <p><i>Bevolkingsopbouw:</i> in deze studie is gekeken naar het aandeel jonge (bevolking jonger dan 24 jaar) en oude mensen in een gemeente (bevolking 65 jaar en ouder). (bron: CBS, StatLine)</p> <p><i>Huishoudinkomen:</i> gemiddeld jaarinkomen. (bron: CBS, Regionaal Inkomensonderzoek)</p> <p><i>Opleidingsniveau:</i> opleidingsniveau (hoogst behaald diploma) van de beroepsbevolking in laag (vmbo/basisonderwijs), middel (havo/vwo/mbo) en hoog (wo/hbo) volgens de standaard onderwijsindeling SOI 1978. (bron: CBS, Enquête Beroepsbevolking (EBB))</p> <p><i>Werkloosheid:</i> werkloze deel van de beroepsbevolking in procenten. (bron: CBS, StatLine)</p>	<p>2003</p> <p>(personen)</p> <p>489.382</p> <p>392.453</p> <p>418.652</p> <p>16.192.572</p>	<p>2000</p> <p>(euro's, afgerond)</p> <p>29.500</p> <p>28.100</p> <p>25.600</p> <p>25.900</p>	<p>1999-2001</p> <p>(% hoogopgeleide beroepsbevolking)</p> <p>32,9</p> <p>27,1</p> <p>21,6</p> <p>27,7</p>	<p>1999-2001</p> <p>(% beroepsbevolking)</p> <p>3,0</p> <p>3,3</p> <p>4,5</p> <p>3,8</p>	<p>243</p> <p>Haarlemmermeer</p> <p>Langstraat</p> <p>Mijnstreek</p> <p>Nederland</p> <p>niet in het tussenland aanwezig zijn. Deze indeling is bovendien gebruikt bij de vergelijking van de locaties met de Nederlandse situatie.</p> <p>Verder komen data soms niet met de daadwerkelijke situatie overeen, doordat in een bedrijf een ander bedrijf schuilt. Zo kan een boerderij behalve het boerenbedrijf ook een beleggingsmaatschappij of een opslag voor kermisattracties herbergen. Ook valt het op dat in tussenland juist die sectoren te vinden zijn die Saskia Sassen (1999) met de informele economie in verband brengt. Van die informele economie zijn niet eenvoudig cijfers te vinden, maar bepaalde gegevens duiden er wel op. Zo zijn voor de glastuinbouw in de Langstraat weinig werknemers geregistreerd en werken in de auto-sector in De Locht erg weinig mensen volgens de officiële cijfers.</p>

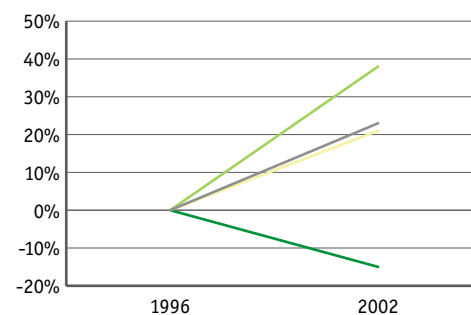
Opmerkingen bij De Locht

244

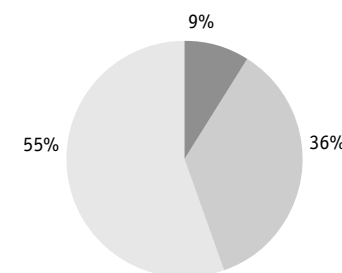
In het gebied De Locht vinden opvallend veel bouwactiviteiten plaats. Je kan er spreken van een bouwcluster. Daarom zijn in deze analyse alle bouwgerelateerde activiteiten (bouwbedrijven, groothandel in bouwmaterialen, detailhandel voor bouw en inrichting en zakelijke dienstverlening zoals ontwerp en bouw) als bouwactiviteiten samengevat.

- Bedrijventerrein
 - Lint
 - De Locht
 - Nederland
-
- Kleinbedrijf (1-9 werknemers)
 - Middenbedrijf (10-99 werknemers)
 - Grootbedrijf (> 100 werknemers)
-
- Industriële productie
 - Bouwactiviteiten
 - Dienstverlening
 - Horeca en vrije tijd
 - Detail- en groothandel
 - Autohandel en -reparatie
 - Transport en distributie
 - Overige

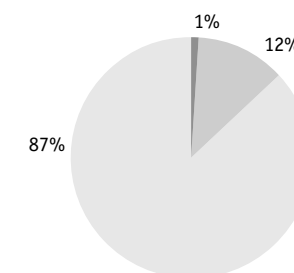
Veranderingen in het aantal werknemers ten opzichte van 1996



245

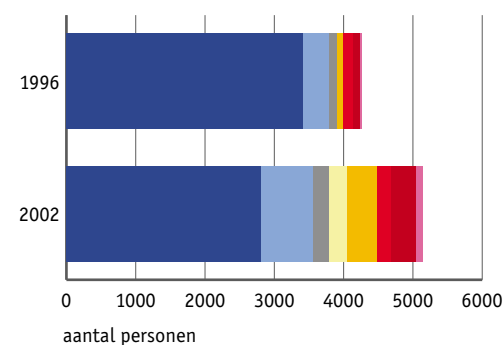


Bedrijfsmaat De Locht



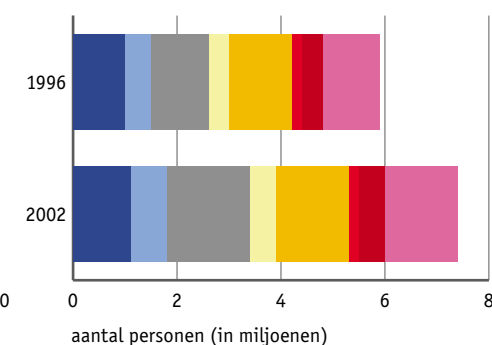
Bedrijfsmaat Nederland

Mijnstreek/De Locht: werknemers



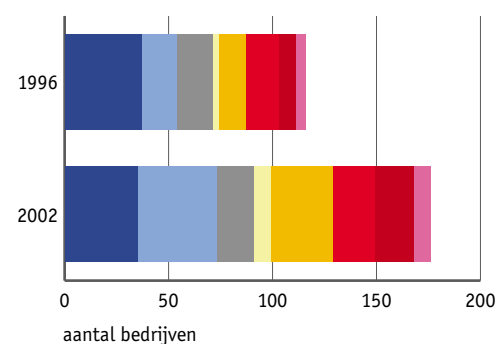
aantal personen

Nederland: werknemers



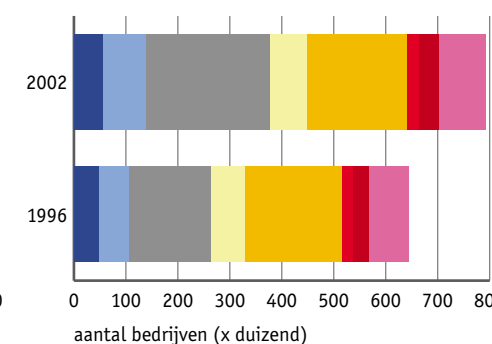
aantal personen (in miljoenen)

Mijnstreek/De Locht: bedrijfvestigingen



aantal bedrijven

Nederland: bedrijfvestigingen



aantal bedrijven (x duizend)

Werknemers en bedrijfsvestigingen in De Locht, Mijnstreek

Bron: LISA; bewerking AVL

246

Werknemers (%)		Bedrijven (%)		Sector
1996	2002	1996	2002	
80	55	32	20	Industriële productie
9	15	15	22	Bouwactiviteiten
3	4	15	10	Dienstverlening
0	5	3	5	Horeca en vrije tijd
2	8	11	17	Detail- en groothandel
3	4	14	11	Autohandel en -reparatie
2	7	7	11	Transport en distributie
1	2	4	5	Overige
4265	5140	116	176	Totaal (absolute getallen)

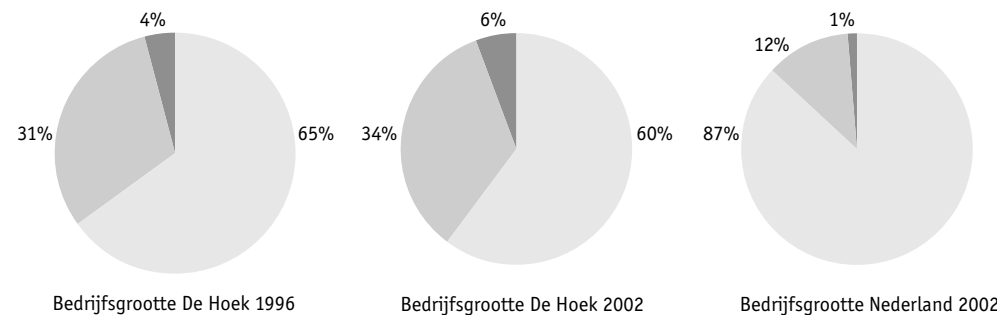


247

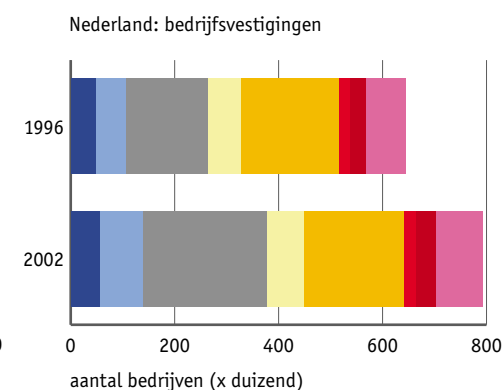
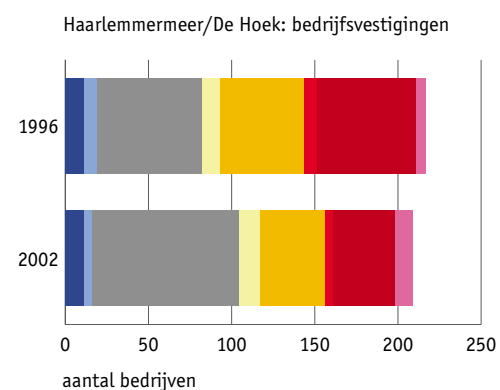
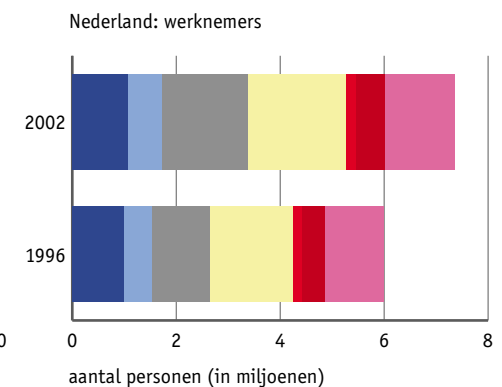
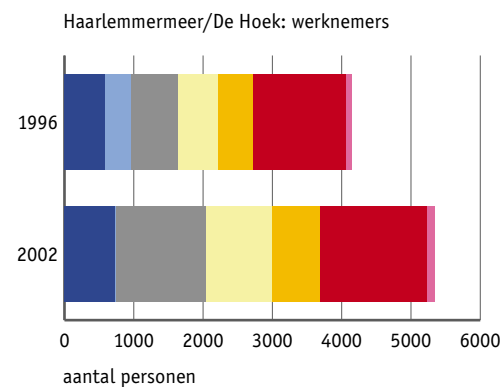
^ Economie De Locht 1:25.000 © RPB, LISA

Opmerkingen bij de
Haarlemmermeer: De Hoek

248 In De Hoek valt op dat land- en tuinbouw, bouwactiviteiten en autohandel- en reparatie niet relevant zijn. Zij omvatten minder dan 1% van de werknemers van het gebied. Om de enorme impact van Schiphol aan te tonen zijn in de tabel cijfers over bedrijven op het vliegveld Schiphol opgenomen en ook op de kaart getoond. In de verdere analyse voor het studiegebied zijn deze cijfers niet meegenomen.



249



Werknemers en studiegebied De Hoek, Haarlemmermeer

Bron: LISA; bewerking AVL

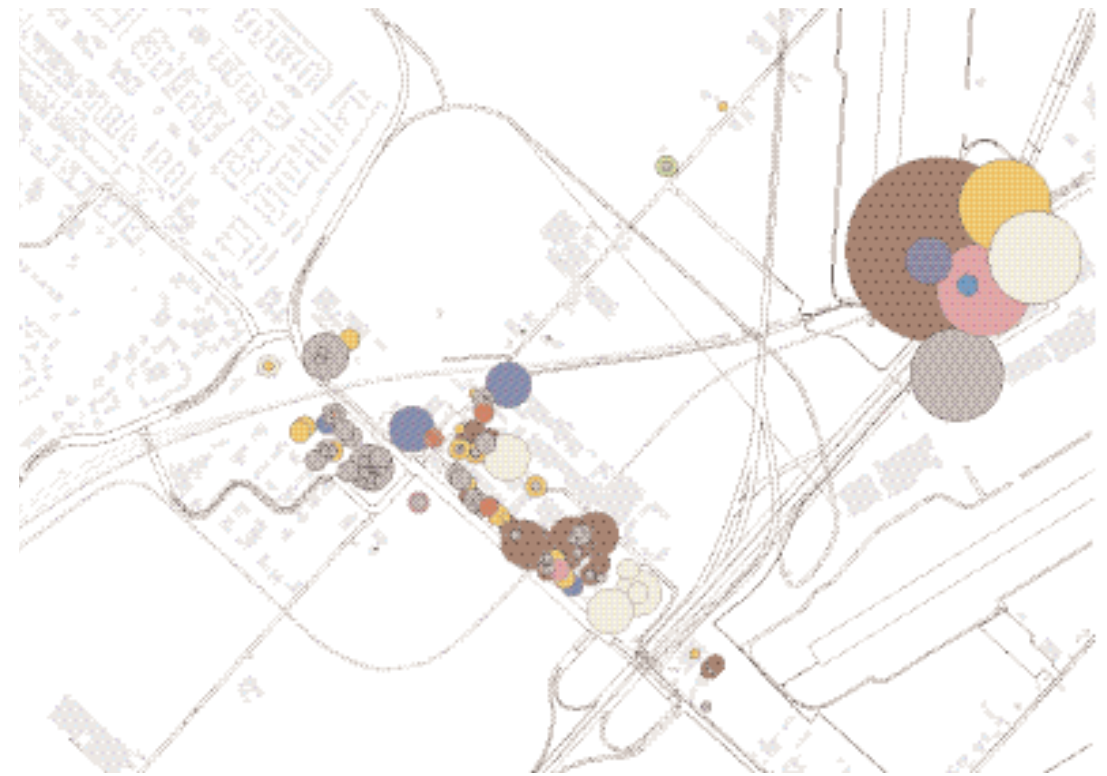
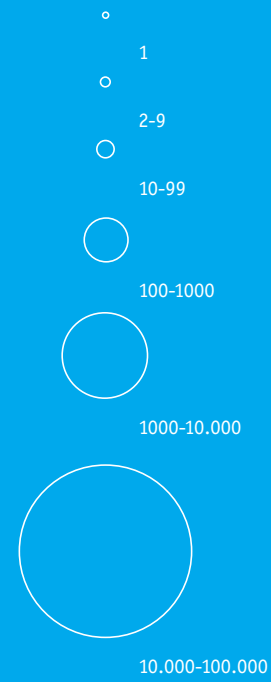
250

De Hoek 2002		Schiphol 2002		Sector
Absoluut	in procenten	Absoluut	in procenten	
724	14	147	0 *	Industriële productie
22	0	54	0	Bouwactiviteiten
1.288	24	5.438	14	Zakelijke dienstverlening
954	18	2.043	5	Horeca en vrijetijd
692	13	2.059	5	Detail- en groothandel
1.557	29	28.945	72	Transport en distributie
112	2	1.436	4	Overige
5.349	100	1.436	4	Totaal

*0% betekend minder dan 0,5%

-  Industriële productie
-  Bouwactiviteiten
-  Zakelijke dienstverlening
-  Horeca en vrije tijd
-  Detail- en groothandel
-  Autohandel en -reparatie
-  Transport en distributie
-  Overig

Arbeidsplaatsen

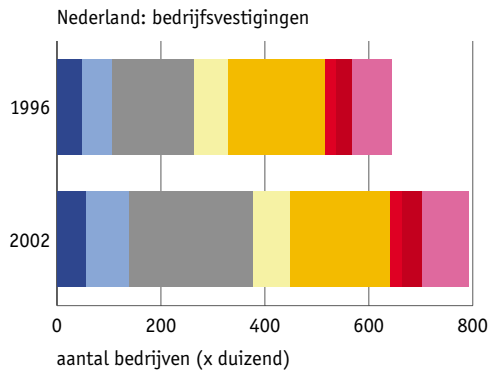
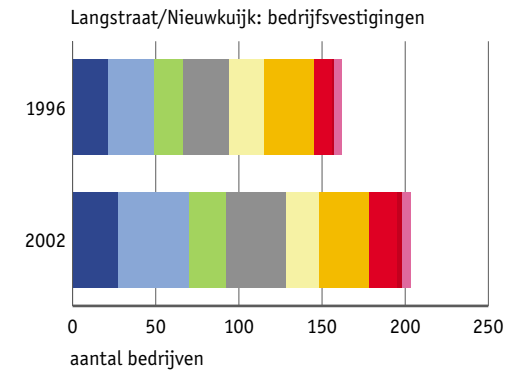
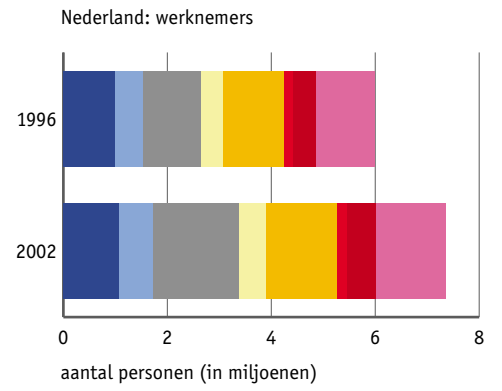
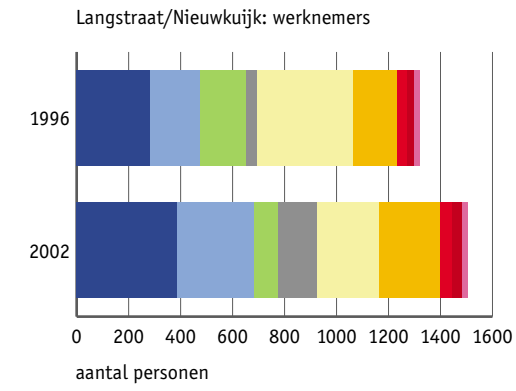
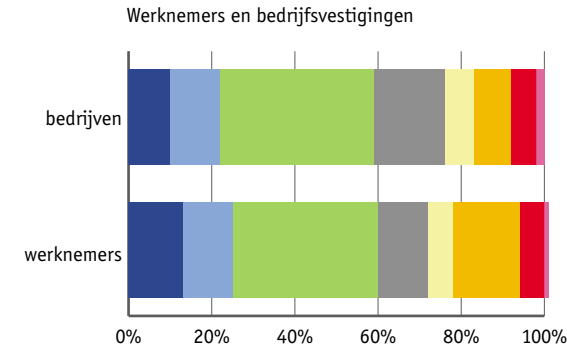
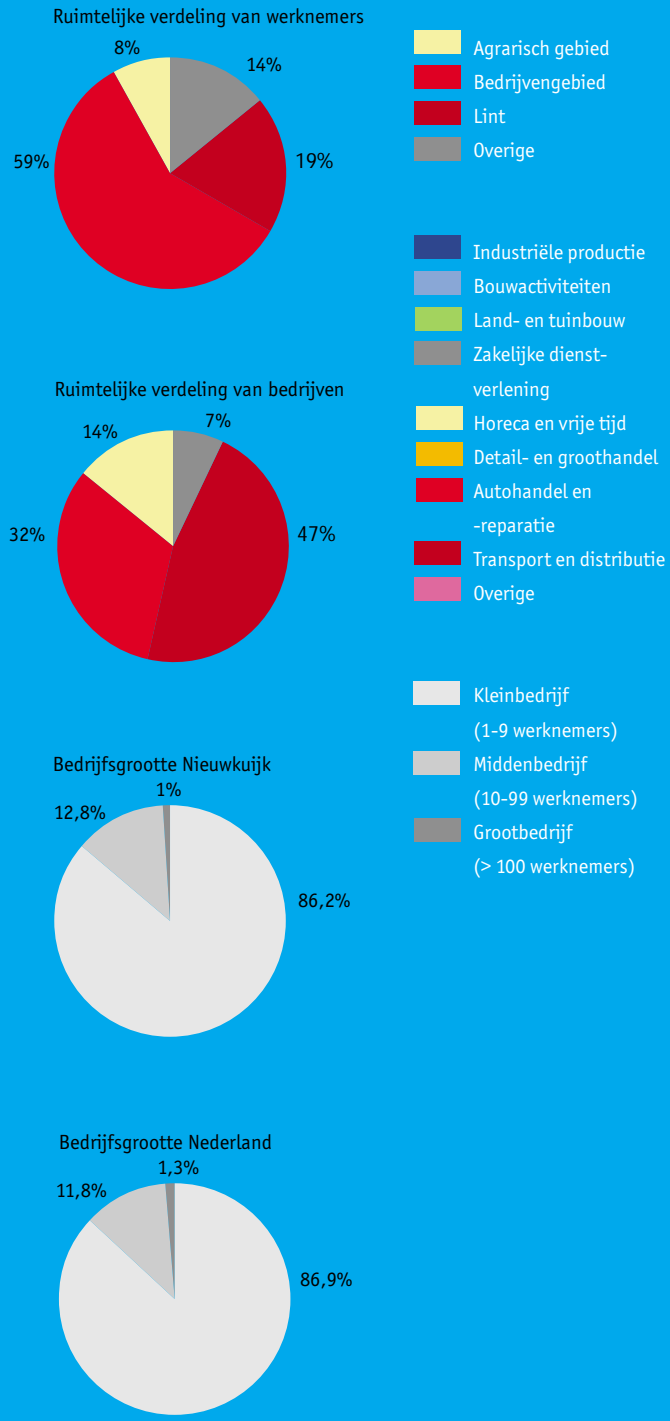


^ Economie rond De Hoek 1:25.000 © RPB/AVL, LISA

251

Opmerkingen bij de Langstraat: Nieuwkuijk

In het gebied de Langstraat is de land- en tuinbouw prominent aanwezig. Je kan er spreken van een cluster in de land- en tuinbouw. Dit cluster bevat agrarische bedrijven, dienstverlening voor de landbouw, groothandel in landbouwbenodigdheden, groothandel in landbouwproducten (groente, fruit en planten) markthandelaren en detailhandel groente en fruit. Aan de data die we met het Nederlands gemiddelde vergelijken is in de lokale analyse informatie toegevoegd over agrarische bedrijven om een vollediger beeld te schetsen van de situatie in 2002.







Werknemers en bedrijfsvestigingen 2002 bij Nieuwkuijk, de Langstraat

Bron: LISA/Nationale Agrarische Database/bewerking AVL

254

Werknemers Percentage	Bedrijven	Werknemers Absoluut	Bedrijven	Sector
23	10	387	27	Industriële productie
18	16	296	43	Bouwactiviteiten
15	34	256	92	Land- en tuinbouw
9	13	148	36	Zakelijke dienstverlening
14	7	239	20	Horeca en vrijetijd
14	11	235	30	Detail- en groothandel
3	6	47	17	Autohandel en -reparatie
2	1	38	3	Transport en distributie
2	2	26	5	Overige
100	100	1672	273	Totaal

-  Industriële productie
-  Bouwactiviteiten
-  Land- en tuinbouw
-  Overig land- en tuinbouw
-  Zakelijke dienstverlening
-  Horeca en vrije tijd
-  Detail- en groothandel
-  Autohandel en -reparatie
-  Transport en distributie
-  Overig

- Arbeitsplaatsen
-  1
 -  2-9
 -  10-99
 -  100-1000

255



^ **Economie bij Nieuwkuijk 1:25.000** © RPB, LISA en Nationale Agrarische Database

Hans van der Cammen

De lagen van het tussenland

Het Atelier voor Ontwerp en Onderzoek heeft ons meegenomen naar een nog weinig geëxploreerd gebied, het tussenland. Zoals vaker in de geschiedenis het geval was, blijkt dit onbekende land rijk aan delfstoffen. In het navolgende verken ik drie van de conceptuele lagen die het begrip tussenland rijk blijkt te zijn: het concept *'regelarme gebieden'*, het begrip *zelfsturing* bij ruimtelijke inrichting en beheer, en het verschijnsel *gebiedsontwikkeling*. Hoewel het tussenland bescheiden is van omvang, blijken we er kwalitatief veel van te kunnen opsteken.

Regelarme gebieden zijn gebieden waar het gezag van de overheid is verwaaid of deels buiten werking is gesteld. Hiervoor zijn allerlei benamingen in omloop: rommelzone, *Enterprise Zone*, herstructureringsgebied, broedplaats. Wat al deze gebieden gemeen hebben, is dat de officiële ruimtelijke ordening er min of meer 'Buiten Westen' is, naar de titel van het boek van Han Wezenaar (1994) over stadsrandzones. Deze gebieden kunnen op verschillende manieren ontstaan:

Ergens schuren twee sturingssystemen langs elkaar, zoals in overgangssituaties tussen stad en land, tussen land en water of in grensstreken tussen twee staten.

Een gebied staat in de wacht voor een grote ingreep en intussen wordt het gebruik er min of meer op zijn beloop gelaten.

Een gebied blijkt geschikt voor marginale of grensverleggende activiteiten waarmee de officiële ruimtelijke ordening in zijn maag zit: de Jacobse&Van Es terreinen, de WildeWonenwijkjes.

Regelarme gebieden zijn van alle tijden; ze zijn een bijverschijnsel van geordende stedenbouw, het kraakbeen van het ruimtelijk systeem. Of met een ander beeld: zoals de aardkorst bestaat uit schollen die min of meer vrij bewegen ten opzichte van elkaar, zo stuurt de stedenbouw altijd via deelsystemen. Daartussen blijft ruimte over voor verrassingen.

Zelfsturing of netwerksturing. Het eerste begrip betekent dat inrichting en beheer van een gebied zijn overgeheveld naar de gebruikers. Bij netwerksturing doet de overheid wel een flinke stap terug en deelt zij de sturing met andere partijen. Zelfsturing en netwerksturing vinden we als trend overal en op alle schaalniveaus; het tussenland heeft daar geen patent op. Het idee dat de overheid op haar eentje ruimtelijke ontwikkelingen aanstuurt, is verleden tijd. Ook minister Pronk wist dat, al liet hij zich in de media graag neerzetten als een superstuurman. Bedrijven, corporaties, belangen- en bewonersorganisaties worden belangrijke spelers. Beheersorganisaties zoals Staatsbosbeheer en uitvoeringsorganisaties als de Dienst Landelijk Gebied evolueren tot ontwikkelaars. Al deze instanties hebben elkaar voortdurend nodig. Daardoor ontstaan onderlinge netwerken waarbinnen de feitelijke sturing plaats vindt, met de overheid als spelverdeler.

Overigens komt dit niet alleen doordat het ruimtelijk systeem steeds ingewikkelder wordt. Ook in veel overzichtelijker tijden is er soms veel particuliere planning geweest, zoals 100 jaar terug aan het begin van de moderne stedenbouw en 300 jaar geleden in de Gouden Eeuw. De huidige overheid echter wil veranderen 'van hindermacht tot ontwikkelkracht' en daarom kan de ruimtelijke ordening een flinke scheut zelfsturing goed gebruiken. Particulier opdrachtgeverschap, consumentgericht bouwen: eigenlijk is het allemaal nog maar een begin.

Ten slotte *gebiedsontwikkeling*. Een actueel begrip, op het ogenblik veelvuldig gebruikt in verband met ontwikkelingsplanologie. Tussenlanden vormen een waar laboratorium voor gebiedsontwikkeling. De bijzondere ontwikkelingsprocessen die er plaats vinden, kunnen variëren van luxe tot illegaal, maar leveren altijd een boeiend beeld op. Vaak is dat te danken aan de terughoudende opstelling van de overheid, die daarmee ruimte creëert voor 'wilde' vormen en gedachten. Tegelijkertijd zit juist hierin een beperking, gelet op het reguliere ruimtelijke systeem.

In de volle breedte van de ruimtelijke ordening wordt van de overheid juist een actieve opstelling verwacht. De overheid is en blijft de planautoriteit

in Nederland, maar als deze volstaat met plannen maken en de rest aan anderen overlaat, wordt terecht geklaagd dat de ruimtelijke ordening 'te weinig levert'. Zonder actieve medewerking vanuit de ruimtelijke ordening komt er geen gebiedsontwikkeling van de grond! Dit is wel wat anders dan tien, vijftien jaar geleden. Toen nam de overheid het voortouw met gedurfde toekomstvisies, vaak geïnspireerd op het buitenland ('Manhattan aan de Maas', 'Central Park van de Randstad' enz.), in een samenleving die het vertrouwen in de toekomst kwijt leek te zijn. Inmiddels zijn de rollen omgekeerd: de samenleving is bijna hyperactief geworden en internationaal georiënteerd, terwijl de overheid te weinig uit haar handen zou laten komen. De ruimtelijke ordening krijgt daarom steeds vaker het dringende verzoek om eens wat minder plannen te maken en wat meer te doen aan gebiedsontwikkeling. Wanneer anderen er niet voor zorgen dat een plan maatschappelijk wordt opgepakt, zal de ruimtelijke ordening zelf in actie moeten komen. Dan ligt er een inspanningsverplichting: 'sleuren aan het plan' of anders het plan meer uitvoerbaar maken. Zo verandert stedenbouw geleidelijk in een beleidssector voor gebiedsontwikkeling en wordt de Wet op de Ruimtelijke Ordening misschien omgevormd tot een Wet op de Ruimtelijke Ontwikkeling.

Van ordenen naar ontwikkelen, dat is de les van het tussenland voor de *mainstream* van de Nederlandse ruimtelijke ordening.

Personalia Hans van der Cammen doceerde planologie en had functies in de praktijk: structuurplanning in Rotterdam, planologisch consultant bij TNO Inro te Delft en directeur Ruimtelijke Planontwikkeling bij het ministerie van VROM. Momenteel is hij adviseur van overheden en organisaties bij lastige planologische vragen. Sinds 1995 is hij bijzonder hoogleraar ruimtelijke planning aan de Universiteit van Amsterdam.

Conclusie **Tussenland staat op de kaart**

259

Tussenland bestaat

260 Tussenland staat op de kaart. We vinden het in uiteenlopende gebieden, onder verschillende economische omstandigheden en onder verschillende regimes van ruimtelijke ordening, niet alleen in het buitenland, maar evenzeer in geordend Nederland. In de inleiding van dit boek introduceerden we het nog als 'verborgen land', omdat het zich onttrekt aan het zicht van bestuurders en planners. Verborgenen kunnen we het echter niet meer noemen. Al is het nog steeds niet te vinden op toeristische kaarten, op kaarten van onderzoekers en ontwerpers, en in de streek- en bestemmingsplannen van provincies en gemeenten, in dit boek hebben we laten zien hoe tussenland in het veld te herkennen is, hoe het in kaart kan worden gebracht en hoe we zijn functioneren kunnen begrijpen.

Een belangrijk uitgangspunt daarbij is te erkennen dat verstedelijkte gebieden er feitelijk anders uitzien dan keurige kaarten suggereren en dat bepaalde gebieden in andere behoeften voorzien dan op grond van officiële gegevens kan worden verwacht. Belangrijk is ook de keuze om aangetroffen activiteiten en ontwikkelingen niet bij voorbaat defensief te benaderen. Zolang tussenland slechts als probleem en bedreiging wordt opgevat, worden potenties immers over het hoofd gezien. Tussenland is niet een rest die overblijft nadat stad en land zijn ingekaderd. Het kan flinke oppervlakten beslaan, heeft eigenschappen die 'stedelijk' noch 'landelijk' zijn en wordt ingericht en ingevuld volgens principes die zich niet eenvoudig laten vangen in de traditionele Nederlandse ruimtelijke ordening. Dat hoeft geen zorgen te baren. Integendeel. Tussenland mag er dan anders uitzien dan een nieuw ontworpen Vinex-wijk, in veel gevallen functioneert het prima. Het voegt zich naar oudere, veelal regionaal karakteristieke ruimtelijke structuren, voorziet in uiteenlopende behoeften en blijkt bovendien onder bepaalde omstandigheden economisch een factor van belang te zijn.

In dit hoofdstuk zetten we onze bevindingen over tussenland op een rij. Wat zijn de overeenkomsten en verschillen tussen de regio's die we in buitenland en binnenland bestudeerden? Hiernaast willen we komen tot een aantal algemene conclusies over tussenland. Zij vormen het antwoord op de drie vragen die we in het inleidende hoofdstuk stelden: waar en onder welke omstandigheden en voorwaarden ontstaat tussenland en ontwikkelt het zich? Welke eigenschappen karakteriseren het? En welke van deze eigenschappen maken dat tussenland potentie heeft en bieden kansen voor uiteenlopende betrokkenen? Deze vragen komen hieronder achtereenvolgens aan de orde.

Een vergelijkende gebiedsanalyse

261 Tussenland vinden we in gebieden tussen stad en land, op plekken tussen oude en nieuwe bestemmingen. Door zijn ligging, structuur en eigendomsverhoudingen trekt het ontwikkelingen aan die zelden als zodanig door de overheid of grote projectontwikkelaars zijn gepland. Het ruimtegebruik is vooral het resultaat van afspraken tussen spelers onderling. Uit de voorgaande hoofdstukken bleek dat tussenland in verschillende regio's een generieke uitdrukking heeft. Foto's die in verschillende gebieden in Europa zijn gemaakt, laten tal van overeenkomsten zien. De combinatie van woningen en bedrijfspanden, klein- en grootschalige bedrijvigheid, oud en nieuw gebruik en geplande en geïmproviseerde inrichting springen hierbij het meest in het oog (zie foto's pp. 261, 263, 265).

Achter deze overeenkomsten gaan per gebied echter verschillende verhoudingen schuil tussen variërende sociaal-economische factoren, ruimtelijke aspecten en organisatievormen. Dat levert diverse soorten tussenland op. Deze hebben we in de voorgaande hoofdstukken geanalyseerd aan de hand van zes regio's, drie in het buitenland en drie in Nederland. Afhankelijk van wat we ter plaatse aantreffen, kozen we voor verschillende volgorden van lokale, bovenlokale en regionale analyse. We zijn zowel inductief als deductief te werk gegaan, waarbij literatuuronderzoek, kaartanalyse, veldonderzoek, fotografie en interviews elkaar hebben aangevuld. Vergelijken we de bestudeerde regio's, dan komen we tot de volgende conclusies.

*Tussenland in Opper-Silezië en de Limburgse Mijnstreek:
een verzameling plekken in de marge*

De mijnstreken in het Poolse Opper-Silezië en het Nederlandse Zuid-Limburg zijn getekend door ingrijpende economische transformaties, die resulteerden in een gefragmenteerd landschap: verstedelijkte dorpen, historische lintbebouwing, woonbuurten, oude mijnsterreinen, afvalbergen, stukken bos. In de negentiende eeuw veranderde het agrarische gebied in een mijnregio, die werd ontsloten door een netwerk van spoorwegen. In de tweede helft van de twintigste eeuw raakte de mijnbouw in een crisis en daarmee de hele economie in deze regio's. In Limburg werden alle mijnen zelfs gesloten. Na deze tweede grote economische verandering werd in beide regio's een nieuwe infrastructuur van snelwegen aangelegd. Met deze infrastructuur en andere gunstige vestigingsvoorwaarden wil de overheid liefst grote (internationale) bedrijven aantrekken. Soms lukt dat, maar vaker laten verbeteringen nog op zich wachten. Voor bloeiend en duurzaam kleinbedrijf heeft de overheid minder aandacht.

In de omgeving van Gliwice en Katowice en rond Kerkrade en Heerlen vonden we tussenland in de vorm tijdelijke marktplaatsen, informeel georganiseerd midden- en hoofdzakelijk kleinbedrijf, vermengd met andere activiteiten en gebruik, zoals garageboxen, volkstuinen en woningen. Tussenland is verspreid door de regio's te vinden, vaak 'hangend' aan lokale en provinciale infrastructuur. Deze infrastructuur heeft nieuwe betekenis gekregen, omdat grote vernieuwingen in het wegennet zorgen voor een herverdeling van de potentie van locaties en, als gevolg daarvan, voor een verplaatsing van economische dynamiek. Tussenland ligt vooral op niet-agrarische grond die is vrijgekomen door de ingrijpend veranderende, steeds internationaler opererende economie. Het ligt ook op snijvlakken van de fragmenten waardoor deze regio's worden gekenmerkt en die het resultaat zijn van grootschalige ruimtelijke ingrepen door grote spelers als de overheid en het internationale bedrijfsleven. In de schaduw daarvan voltrekken zich transformaties door kleine spelers. Zij richten zelf plekken in, soms voor korte tijd, soms voor langere duur. Resultaat is tussenland als een verzameling losse plekken in de marge. Omdat de bedrijvigheid hier voorziet in een aanzienlijk deel van belangrijke levensbehoeften, is het in sociaal-economisch opzicht echter niet marginaal. Tussenland maakt deel uit van het dagelijks leven, zowel op lokale schaal als in de regio.

Tussenland in de Øresund en de Haarlemmermeer: marginale activiteiten

De grootstedelijke gebieden in de Deens-Zweedse Øresundregio en de Nederlandse Haarlemmermeer worden gekenmerkt door een hoge economische dynamiek, een grote druk op de ruimte en belangrijke infrastructurele veranderingen. De laatste decennia zijn belangrijke nieuwe snelwegen en verbindingen voor openbaar vervoer aangelegd en zijn de grote luchthavens in beide gebieden verder uitgebreid. Deze moeten bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio, waardoor deze zich verder kan ontwikkelen als knooppunt in mondiale netwerken. In beide gebieden heeft dat regionale neven-effecten. In de Haarlemmermeer loopt de druk op landbouwgronden verder op. In dit voormalige agrarische gebied is nog slechts een handjevol boeren-



bedrijven rendabel. Boeren wijken uit, stoppen of beginnen op hun erf andere activiteiten. Neveneffect in de Øresund is dat door de nieuwe vaste oeververbinding tussen Kopenhagen en Malmö de havens aan belang inboeten. De vracht loopt terug, de veerpont is uit de vaart genomen.

264

Als belangrijke motor van de welvaarts- en verzorgingsstaat kunnen de Øresund en de Haarlemmermeer rekenen op grote belangstelling van de rijksoverheid. Zowel op ruimtelijk als economisch vlak is zij een belangrijke speler, wat onder meer blijkt uit de speelruimte die zij de luchthavens in beide gebieden toekent. Met hun uitbreiding en met de aanleg van bedrijventerreinen en kantorenparken die daarmee samenhangt, zijn andere grote spelers gemoeid, met name projectontwikkelaars en makelaars in vastgoed.

Schaarse ruimte en economische druk maken dat tussenland slechts is te vinden op enkele plaatsen in de voormalige havengebieden van Kopenhagen en Malmö, en in het noordelijk deel van de Haarlemmermeer hoofdzakelijk in enige buurtschappen. Het manifesteert zich in de vorm van marginale activiteiten in de marge, wat overigens niet wil zeggen dat niet in lokale en regionale behoeften wordt voorzien. Het gaat bijvoorbeeld om autohandel, autosloop, ateliers, werkplaatsen en hippe horeca, gerelateerd aan de nabijheid van de grote stad, en cateringbedrijven die voor hun afzet afhankelijk zijn van een grote speler als de luchthaven. Tussenland verschijnt in deze regio's op lokale schaal, op plekken die zijn vrijgekomen doordat niet-agrarische functies aan randen van stedelijk gebied verdwenen (in beide regio's) of op plekken met woningen in agrarisch gebied dat zijn functie verliest (alleen in de Haarlemmermeer). Het is meestal van korte duur, hoewel het in oude buurtschappen in de Haarlemmermeer ook voor langere tijd bestaat. Tussenland is gerelateerd aan de veranderende infrastructuur. Wordt een nieuwe verbinding aangelegd, dan laten ontwikkelaars hun oog vallen op plekken die strategischer zijn komen te liggen. Tussenland krijgt daar geen kans meer. Het trekt zich terug, om vervolgens elders in de marge weer op te duiken.

*Tussenland in de Arnovallei en de Brabantse Langstraat:
vlekken en linten op bovenlokale schaal*

De Italiaanse Arnovallei en het Nederlandse Brabant bestaan uit oude cultuurlandschappen met een verzameling kleine en grotere steden. Reeds in het begin van de twintigste eeuw was er behalve in de steden ook in bepaalde gebieden daartussen nijverheid en industrie te vinden. In de tweede helft van de twintigste eeuw zette dit proces door. De laatste tien jaar kreeg de landbouw het steeds moeilijker en werd het belang van het agrarisch bedrijf kleiner. Beide regio's worden getypeerd door een fijnmazig netwerk van lokale en provinciale wegen die aansluiten op een uitgebreid net van regionale en nationale snelwegen. Door deze nieuwe wegen worden de regio's opgestoten in de vaart der volkeren. Beide behoren tot de gebieden in Nederland en Italië die het op het ogenblik economisch erg goed doen, niet in de laatste plaats door hun gunstige ligging ten opzichte van andere welvarende regio's.

In de Arnovallei en Brabant verschijnt tussenland op grotere schaal. Tussen woningen en recreatie vinden we midden- en (vooral) kleinbedrijf in allerlei sectoren, in Italië geografisch geclusterd per sector, in Brabant sterk



265



gemengd. Als gevolg van een traditie van huisnijverheid ontwikkelt het zich vooral in en achter lintbebouwing van woningen langs lokale en provinciale wegen, op voormalige agrarische grond, zowel aan de randen van stedelijke nederzettingen als daartussenin. Opvallend is het belang van parallelle structuren van snelwegen, autowegen en provinciale verbindingen voor het ontstaan van tussenland. Ondernemingen benutten de grotere assen voor aan- en afvoer, terwijl ze zich op erven aan de kleinere (lokale of regionale) wegen vestigen. Nieuwe bebouwing wordt meestal ingepast in oude verkavelingsstructuren. Het oude, dichte wegennet sluit daarop aan en is op zijn beurt gekoppeld aan het nationale snelwegennet.

In dit tussenland speelt informele organisatie een grote rol. Vooral in de Arnovallei zijn onderlinge afspraken en vertrouwensrelaties een belangrijk onderdeel van zowel samen wonen als werken. De plaats waar zich bedrijvigheid ontwikkelt, is in de meeste gevallen niet door overheden en grote ontwikkelaars gepland. Doordat grote partijen afwezig zijn, leggen grote aantallen kleine spelers gewicht in de schaal. Veel van hun zaakjes regelen ze zelf, onderling en in wisselende coalities. Zo zijn zij voor een groot deel verantwoordelijk voor de invulling van de talloze kavels in de van oudsher versnipperde structuur. Dat kunnen ze gedurende een langere periode doen, waardoor tussenland in deze regio's een meer permanent karakter heeft dan in de Øresund en de Haarlemmermeer. De kenmerkende kleinschalige functie-menging in de linten en de gebieden die zij insluiten, houdt stand en breidt zich zelfs uit. In de Arnovallei en Brabant wordt tussenland op bovenlokale en zelfs regionale schaal zichtbaar. Waar het in Silezië en Limburg voornamelijk in de marges opduikt en het in de Øresund en de Haarlemmermeer zelfs marginaal is, is tussenland in de Arnovallei en Brabant economisch een factor van belang.

Soorten tussenland

De verschillende soorten tussenland hangen dus samen met (veranderingen in) de economische en ruimtelijke structuur van een gebied, de druk op de ruimte en de rol van verschillende spelers in de ruimtelijke ordening. In economisch florerende regio's waar enkele grote spelers, bijvoorbeeld een luchthaven of de overheid, veel invloed uitoefenen, is tussenland slechts in de marge aan te treffen, gering in oppervlak en vaak erg tijdelijk. Op sommige plekken is het bezig te verdwijnen, terwijl het op andere juist opduikt. Dit tussenland, in verschillende fasen van zijn bestaan, zien we in de Øresund en de Haarlemmermeer. In regio's die het economisch ook goed doen, maar waar juist een groot aantal kleine, vaak gespecialiseerde, spelers de dienst uitmaakt, is tussenland niet op geïsoleerde plekken te vinden, maar in grotere gebieden die door lange linten worden doorkruist en omkaderd. Het is er vaak van langere duur (generaties lang) en de bedrijvigheid waaraan het plaats biedt, kan bijdragen aan de (economische) identiteit van de regio, denk bijvoorbeeld aan de textiel- en schoenenindustrie in de Arnovallei en Brabant. De regio's in Opper-Silezië en Zuid-Limburg vertonen kenmerken van zowel de eerste twee gebieden als de twee laatste. Economisch gaat het er een stuk minder, ondanks pogingen van de overheid grote (internationale) ondernemingen aan te trekken. Kleine spelers benutten de marges van



grootschaliger terreinen waarop dergelijke grotere spelers actief zijn. Hoewel zij in de marge opereren, is hun bedrijvigheid geenszins marginaal. Die voorziet in tal van behoeften, zowel lokaal als regionaal.

Zo zijn in elk geval de volgende soorten tussenland te onderscheiden: gelegen op verspreide, losse plekken, in de marges van grootschalige terreinen, of in en tussen lange linten; tijdelijk (variërend van één seizoen tot een paar jaar) of langdurig; en marginaal of een factor van belang in de regionale economie.

Omstandigheden en voorwaarden voor tussenland

Waar en onder welke omstandigheden en voorwaarden ontstaat tussenland en ontwikkelt het zich? Deze vraag zullen we in deze paragraaf beantwoorden.

Tussenland is een generiek verschijnsel

Tussenland ontstaat als verstedelijkingsprocessen in een bepaald gebied of op een bepaalde plek voor kortere of langere duur min of meer hun gang kunnen gaan. Het is een toestand waarin een verstedelijkend landschap zich onder bepaalde omstandigheden als het ware graag bevindt. De geconstateerde ontwikkelingen kunnen in verschillende economische situaties, in uiteenlopende gebieden en onder verschillende planningssystemen worden gevonden. Ondanks verschillen zijn de overeenkomsten tussen gebieden in Silezië en Limburg, Øresund en Haarlemmermeer, Toscane en Brabant opvallend. Tussenland levert er uitwisselbare landschappen op. In die zin is het een generiek ruimtelijk verschijnsel.

Tussenland is een integraal onderdeel van verstedelijking

Hoewel veel plekken in verstedelijkende gebieden de potentie lijken te hebben zich tot tussenland te ontwikkelen – wie defensiever is ingesteld zal zeggen dat tussenland er ‘op de loer ligt’ –, duikt het slechts onder bepaalde omstandigheden op. Eén daarvan is economische transformatie. Onder invloed van (sociaal-)economische ontwikkelingen – onder meer mondialisering, verdwijnende landbouw, de opkomst van leisure en informele bedrijvigheid – ondergaan plekken of gebieden functieveranderingen, die al dan niet gepaard gaan met aanpassingen in de ruimtelijke inrichting. Vaak drukken grote partijen hun stempel op het gebied, denk bijvoorbeeld aan luchthavens, wereldwijd opererende concerns als Ikea en grootschalige ingrepen door de overheid. Maar ook kleinere spelers slagen erin in te spelen op gewijzigde omstandigheden. In veel gevallen handelen zij zelfs sneller dan hun grote burens en hebben ze meer oog voor bestaande structuren en lokale of regionale behoeften. Vaak vullen zij de gaten op die grote spelers onvermijdelijk laten vallen en weten ze de mazen van wet- en regelgeving te benutten. Uiteenlopende belanghebbenden grijpen de kans om zelf de ruimte in te richten. Zij ontwikkelen activiteiten die tot tussenland kunnen leiden.

Tussenland hangt aan infrastructuur

Een belangrijk onderdeel van veel ruimtelijke transformaties is (nieuwe) infrastructuur. In sommige gevallen is deze een aanvulling op oude verbindingen,

in andere vervangt ze die of snijdt ze die af. Dit heeft in veel gevallen radicale gevolgen voor het ruimtegebruik. De entree van een regio kan veranderen en belangrijke transportroutes kunnen worden verlegd. Ook kan bebouwing zich als het ware omdraaien. Als bedrijvigheid zich bijvoorbeeld niet langer op het spoor oriënteert maar veel meer op een nieuwe snelweg, of als een luchthaven groeit ten koste van oude havens, dan verschuiven de zwaartepunten in een gebied. Soms draaien van een regio voor- en achterkant zelfs om. Tussenland reageert daarop. Op sommige plekken verdwijnt het, op andere krijgt het juist een impuls.

Tussenland kan ontstaan langs verbindingen die perifeer zijn komen te liggen als gevolg van veranderingen verderop. Het gaat daar vaak om kleinschalige ontwikkelingen in de marge. Het ontstaat echter ook in de nabijheid van nieuwe knooppunten, langs afslagen, daar waar lokale, regionale, nationale of zelfs internationale wegen elkaar raken, en in gebieden die worden ontsloten door parallelle structuren die ruimte bieden aan verkeer van verschillende snelheden. Daar floreert vaak midden- en kleinbedrijf uit allerlei sectoren, dat zowel regionaal, nationaal als internationaal opereert. De snelle structuur dient voor het vervoer en de minder snelle, vaak oudere verbinding voor de bedrijvigheid. Deze is dikwijls te vinden tussen, naast en achter oudere en nieuwere bebouwing in linten en buurtschappen.

Tussenland is het resultaat van complexe eigendomsverhoudingen

Grootschalige economische transformatie en daarmee samenhangende functieveranderingen op regionale en lokale schaal resulteren in veel gevallen in complexe verhoudingen tussen eigendom en gebruik. Door veranderde omstandigheden gebruikt de eigenaar zijn terrein niet meer, start er nieuwe activiteiten, of laat na nieuwe investeringen te doen. Het kan ook een nieuwe eigenaar zijn die een terrein in reserve houdt, tijdelijk geen brood ziet in benutting ervan of investeringen voor onbepaalde tijd uitstelt. Daarnaast kan een investering, plan of ontwerp niet optimaal zijn afgestemd op de markt of op de mogelijkheden van de plek. Zo kunnen potentiële belangstellenden terughoudend zijn vanwege te grote onzekerheid en kunnen bestaande gebruikers, bewoners en omwonenden zich verzetten tegen een nieuwe bestemming.

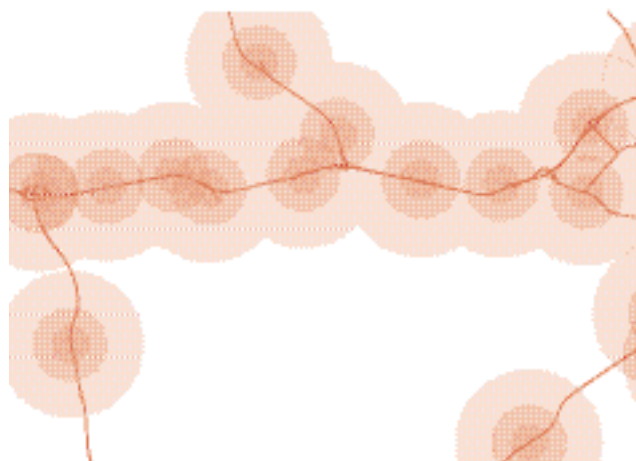
In al deze situaties kan afwezigheid, onzichtbaarheid of onverschilligheid van een eigenaar, maar ook rationeel economisch gedrag leiden tot gebruik van de grond door derden. Dat kan zonder medeweten en medewerking van de eigenaar zijn, maar veel vaker gebeurt het in onderling overleg, omdat partijen baat hebben bij een tijdelijke of langdurige overeenkomst. Op de kaart wordt dat meestal niet zichtbaar. Bestaande grenzen tussen kavels blijken in de praktijk door nieuwe gebruikers te worden overschreden. Gebruikers elders bakenen juist nieuwe territoria af.

Tussenland voegt zich naar bestaande structuren en maakt nieuwe ruimte
Tussenland voegt zich naar bestaande ruimtelijke structuren. Bij herinrichting vindt niet grootschalige masterplanning, maar geleidelijke groei plaats. Nieuwe elementen worden ingepast in bestaande lokale en regionale structuren. Uiteraard is daarbij de beschikbare ruimte voor nieuwe invullingen



'Warme' factoren © RPB/AVL

A1. **Ondergrond:** noodzakelijke ruimtelijke voorwaarden voor tussenland op (vrijgevallen) ondergrond die functieverandering toelaat.



A2. **Bereikbaarheid:** versteekte ruimtelijke voorwaarden voor tussenland door invloedssfeer van aantakkingen op auto- en snelwegen.



A3. **Transformatie:** versterkte ruimtelijk voorwaarden voor tussenland langs oude lintwegen die verandering mogelijk maken.

'Koude' factoren © RPB/AVL

B1. Geen ruimtelijke voorwaarden voor tussenland op plekken waarvan de bestemming voor langere tijd vastligt.



B2. Geen ruimtelijke voorwaarden voor tussenland in woonwijken en plangebieden



B3. Belemmeringen voor tussenland door plannen voor natuurbeleid en milieurestricties.



beperkt. Beperkende factoren zijn niet alleen bestaande streek- en bestemmingsplannen – in het geval van informele bedrijvigheid is hun invloed trouwens beperkt –, maar vooral ruimteschaarste als gevolg van economische druk. Deze levert verschillende vormen van tussenland op: kleinschalige plekken en marges, en vlekken en linten in uitgestrekter gebied.

Bij deze economische en ruimtelijke beperkingen dient echter een kanttekening te worden geplaatst. De bovengenoemde dynamiek van onderhandelingen tussen eigenaars en gebruikers, waardoor ook grenzen in tussenland verschuiven, helpt betrokkenen zelfs zogenaamde lastige plekken voor nieuwe doeleinden in te richten. Te denken valt aan marges rond grootschalige, monofunctionele (bedrijven)terreinen, smalle stroken langs en tussen infrastructuur, en vrijgekomen industrieterreinen die niet eenvoudig opnieuw kunnen worden heringericht. Bovendien helpt deze dynamiek flexibiliteit te introduceren in gebieden die star worden gereguleerd. Denk bijvoorbeeld aan plekken binnen stankcirkels of woongebieden waar startende ondernemers graag een klein bedrijf zouden willen beginnen. In dat opzicht creëert tussenland op bestaande plekken en binnen bestaande regelgeving nieuwe ruimte.

Conditiekaarten

Voor onze drie Nederlandse studiegebieden hebben we de condities waaronder tussenland kan ontstaan op kaart gezet. Het voordeel van deze kaarten is dat ze in één beeld complexe combinaties van factoren presenteren. In één oogopslag worden de verschillende soorten tussenland in Limburg, de Haarlemmermeer en Brabant duidelijk. Bovendien tonen de kaarten de spreiding en dichtheid per regio (zie afb. *Conditiekaart Limburg: Mijnstreek* (pp. 272-273), *Holland: Haarlemmermeer* (pp. 276-277), *Brabant: Langstraat* (pp. 276-277)).

In deze conditiekaarten onderscheiden we enerzijds de omstandigheden en voorwaarden waaronder tussenland een impuls krijgt en anderzijds de factoren die het ontstaan van tussenland juist belemmeren (zie afb. *'Warme' factoren* en *'Koude' factoren* (pp. 268-269)). Tot de eerste rekenen we transitie in de economische structuur en de daarmee samenhangende veranderingen in de ruimtelijke ondergrond (bijvoorbeeld de verdwijning van mijnbouw en veranderingen in de landbouw), regionale en lokale infrastructuren, en de (bebouwde) ruimte daaromheen. Samen geven ze een beeld van:

- A1. de ruimte die mogelijk vrijkomt voor nieuw gebruik,
- A2. de bereikbaarheid van gebieden en plekken door afslagen van snelwegen en de structuur van het regionale en lokale wegennet, en
- A3. de ligging van erven langs linten en de beschikbaarheid van kavels tussen linten en andere verbindingen in.

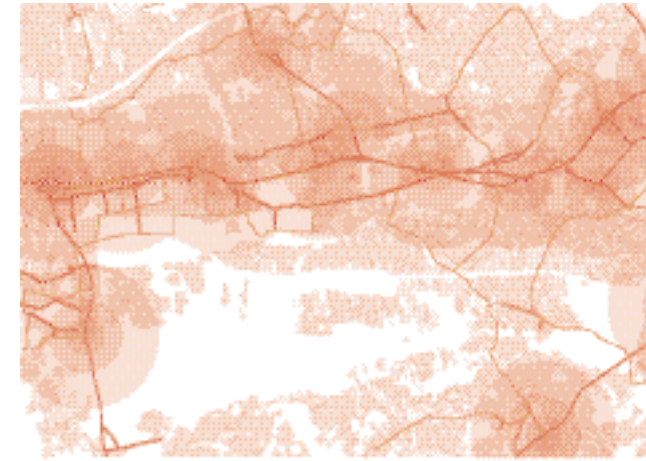
Afhankelijk van de mate waarin deze condities zijn aan te treffen, lichten plekken op de kaart meer of minder rood op. Hoe roder een gebied, hoe groter de mogelijkheden voor het ontstaan van tussenland (zie afb. *'Warme' factoren* (p. 268)).

Belemmerende factoren worden op eenzelfde manier in kaart gebracht.

We onderscheiden:

- B1. gebieden en plekken waarvan de functie op langere termijn vastligt (bijvoorbeeld Het Land van Ooit, de Loonse en Drunense Duinen en

'Warme' factoren



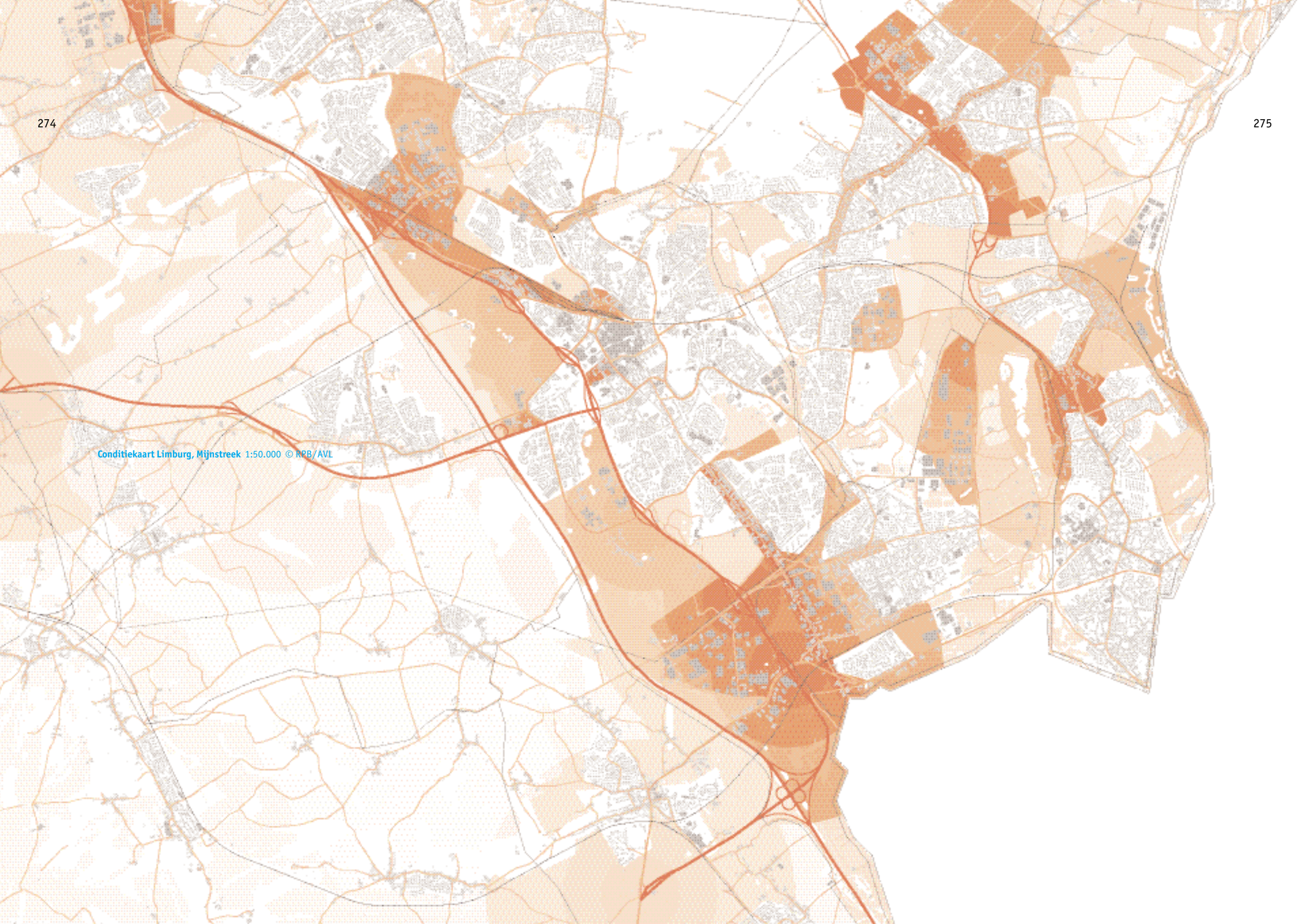
'Koude' factoren



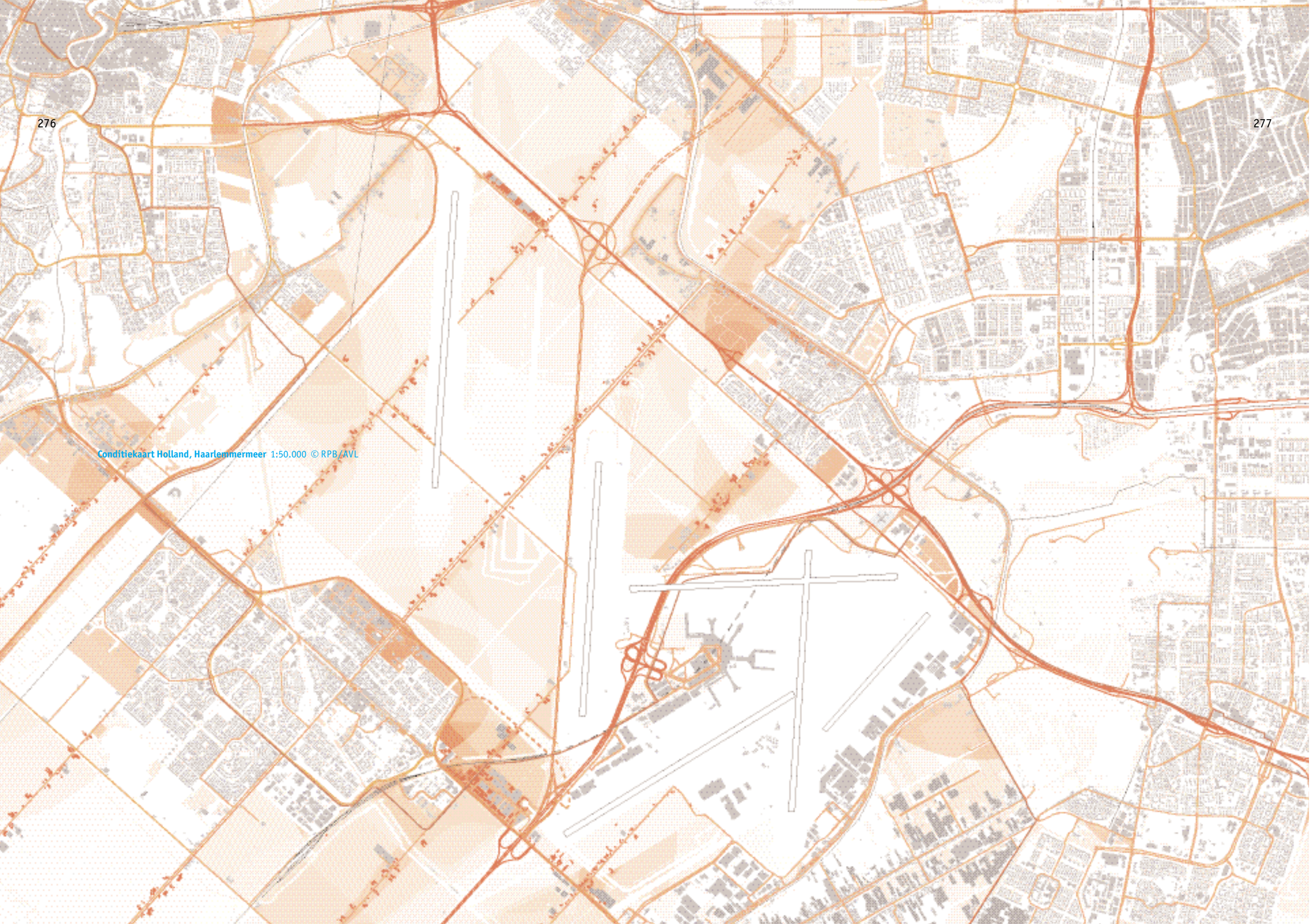
Conditiekaart tussenland



Conditiëkaart Limburg, Mijnstreek 1:50.000 © RPB/AVL



Conditiekaart Holland, Haarlemmermeer 1:50.000 © RPB/AVL



Conditiëkaart Brabant, Langstraat 1:50.000 © RPB/AVL



sportvelden),

B2. monofunctionele woonwijken en gemeentelijke bouwplannen (die in de Nieuwe Kaart van Nederland zijn opgenomen), en

B3. natuurbeleidsplannen en milieurestricties (bijvoorbeeld stankcirkels en geluidscontouren).

Afhankelijk van de mate van belemmering, lichten plekken op de kaart meer of minder blauw op. Hoe blauwer, hoe groter de rem op het ontstaan van tussenland (zie afb. *'Koude' factoren* (p. 269)).

Voegen we deze 'warme' en 'koude' kaarten samen, dan ontstaat een totaalbeeld met 'hotspots' en 'koufronten' (zie afb. *Conditiekaart tussenland* (p. 271)). Deze conditiekaarten tonen in gradaties van wit naar rood de mogelijkheden voor tussenland (zie de drie conditiekaarten hiervoor). Hoe witter de delen, hoe sterker de condities waaronder tussenland kan ontstaan zijn afgekoeld. Hoe roder, hoe heter de hotspot. Een exacte voorspelling van waar tussenland zal ontstaan, bieden deze kaarten niet, maar als prognose kunnen ze in vervolgonderzoek zeker worden meegenomen. Ze tonen de condities voor toekomstige ruimtelijke dynamiek.

Eigenschappen van tussenland

Nu we weten waar en onder welke omstandigheden en voorwaarden tussenland ontstaat, kunnen we de eigenschappen onder de loep nemen.

Tussenland is niet mooi of lelijk

Binnen de gangbare denkkaders van planners, stedenbouwers en (landschaps)architecten wordt tussenland gemakkelijk afgedaan als ongewenste wildgroei, een karikatuur van een verantwoorde ordening. Dat belemmert inzicht in de kenmerken en werking van tussenland. In dit boek is geen esthetisch oordeel nagestreefd. Tussenland is niet mooi of lelijk. Het is er gewoon. Het maakt integraal onderdeel uit van de dagelijkse levens van uiteenlopende betrokkenen, heeft voor hen verschillende betekenissen en vertoont de sporen van hun gebruik.

Tussenland is formeel onzichtbaar

Tussenland ontbreekt op topografische kaarten, routekaarten en in digitale kaartbestanden. Uiteraard staat het gebied er wel op, maar het is niet zichtbaar als tussenland. Ook is het niet terug te vinden in beleidsnotities en bestemmings- en streekplannen. Tussenland houdt velen bezig, vaak in negatieve zin. Toch is het in het formele ruimtelijke circuit een blinde vlek. Als er al aandacht aan wordt besteed, dan wordt het beschouwd als restgebied, nadat stad en land zijn afgebakend. Eventuele ingrepen worden gebaseerd op een begrip van tussenland als afgeleide: zijn eigenschappen worden ontleend aan ideeën over stad en land, wat inzicht in het eigen karakter ervan in de weg staat. Iets dergelijks geldt ook op het terrein van de economie. Zoals we eerder opmerkten, zijn veel activiteiten (en ook werknemers) in officiële statistieken niet terug te vinden. Maar ook zichtbaarder bedrijvigheid wordt vaak afgedaan als marginaal en laagwaardig. In sommige gevallen klopt dat, in veel andere gevallen zeker niet.

Concluderend, we kunnen stellen dat tussenland tot nog toe ontbreekt als categorie. Dat hebben we met dit boek willen veranderen. Ook al komt het vaak voor in marges, langs randen en op grenzen en onttrekt het zich daardoor vaak aan het beleid en de regels die gelden voor aangrenzende vlakken, ook al herbergt het soms onconventionele activiteiten en laat het zich daardoor lastig categoriseren, tussenland is een ruimtelijk verschijnsel dat de aanblik van verstedelijkende landschappen verandert. Bovendien is het in tussenland een drukte van belang, niet alleen door activiteiten van bewoners en ondernemers ter plekke, maar ook door die van omwonenden en bezoekers van verder weg.

Tussenland is een veranderlijk, maar blijvend verschijnsel

Door zijn dynamische karakter, maar ook door gebeurtenissen van buitenaf, zoals beslissingen vanuit de ruimtelijke planning of grootschalige investeringen, vertoont tussenland in de tijd de neiging zich te verplaatsen. In zijn kleinschalige variant verdwijnt het vaak door economische druk, om vervolgens elders weer op te duiken. Grootschaliger tussenland, bijvoorbeeld langs grenzen in gefragmenteerde landschappen en aan oude linten, is minder geneigd zich te verplaatsen. Eerder breidt het zich langzaam uit, zowel langs de linten als op kavels die door linten worden ingesloten. Welke dynamiek het ook vertoont, tussenland is een blijvend onderdeel van de inrichting van Nederland.

Tussenland wordt gekenmerkt door zelforganisatie

De inrichting van tussenland is geen resultaat van grootschalige masterplanning door overheid of projectontwikkelaars. Het ontstaat juist in gebieden waar de overheid de andere kant op kijkt of zich er geen raad mee weet, en op plekken waarop projectontwikkelaars door complexe eigendomsverhoudingen moeilijk greep krijgen. Betrokken spelers maken er onderling afspraken over inrichting, eigendom en gebruik. Overeenkomsten kunnen formeel worden vastgelegd, maar vaak spelen ook vertrouwensrelaties een grote rol. Dat geldt in het bijzonder voor bedrijvigheid uit de informele economie. Spelers sluiten bovendien wisselende coalities, die afhankelijk van het doel voor kortere of langere tijd blijven bestaan. In sommige gevallen kunnen we constateren dat ook de (gemeentelijke) overheid deel uitmaakt van zo'n coalitie. Niet in formele zin, maar doordat ze stilzwijgend en oogluikend ontwikkelingen toestaat die ze in een kantorenpark of Vinex-wijk niet zou tolereren.

Uitdrukkelijk spreken we hier niet van zogenaamde 'spontane ontwikkelingen van onderop'. Zoals we in de gebiedsanalysen zagen, zijn de meeste ontwikkelingen allesbehalve spontaan, omdat zowel grote als kleine spelers een eigen agenda hebben en er eigen strategieën op nahouden. Bovendien komt tussenland niet zomaar overal tot stand, maar alleen onder bepaalde voorwaarden en op bepaalde plekken. Bovendien bestaat op die plekken wel degelijk sturing. Het is echter een vorm van sturing die in sterke mate te danken is aan gebruikers zelf.

Tussenland kent veel economische activiteit

Tussenland biedt ruime mogelijkheden voor economische activiteit. Door een combinatie van goede bereikbaarheid, lage grondprijzen en regelgeving die gaten vertoont, biedt tussenland onderdak aan diverse soorten bedrijvigheid. Soms zijn dat laagwaardige bedrijven en activiteiten waarvoor elders geen plaats is, bijvoorbeeld omdat ze overlast bezorgen. In tegenstelling tot wat wordt beweerd in discussies over vrijplaatsen en zogenaamde rommelzones gaat het echter evenzeer om reguliere bedrijven. Veel ondernemingen bedienen de regionale markt, maar er zijn er ook die nationaal en internationaal opereren. Sommige zijn grootschalig, maar het midden- en kleinbedrijf domineert. In linten zijn ondernemingen uit uiteenlopende bedrijfstakken te vinden, in gebieden die door linten worden ingesloten en rond buurtschappen zijn ook clusters te vinden van bedrijven die onderling contact houden en profiteren van elkaars nabijheid. In sommige gevallen dragen zij bij aan de economische identiteit van een plaats of regio, bijvoorbeeld op plekken die bekend staan om hun autohandel en in gebieden die van oudsher worden gekenmerkt door de leer- en schoenenindustrie.

Tussenland is gemengd en flexibel

Voor nieuwe invulling, tot slot, is in tussenland de oude situatie vaak het uitgangspunt, waardoor oude structuren en oude bebouwing zichtbaar blijven. Hoewel uiteraard wel eens wat wordt gesloopt, komt nieuwbouw meestal niet in plaats van bestaande panden, maar wordt daarnaast, daartussen en daarachter gebouwd. Naast deze mengeling van oud en nieuw is de combinatie van wonen, werken en recreëren kenmerkend. In sommige, vaak vrijstaande, huizen wordt alleen gewoond, maar veel bewoners werken ook in tussenland, meestal in, naast of achter de woning. Bedrijven met een verschillend bereik – regionaal, nationaal of internationaal – zijn door elkaar heen te vinden. Bovendien kunnen hun burens ook hallen voor recreatieve activiteiten zijn, zoals kartbanen, maneges of een skihal.

Tussenland is dus niet monofunctioneel en het levert geen homogeen eindbeeld op. Wat veel reguliere planvorming niet lijkt te lukken, is hier kenmerkend: tussenland vertoont diversiteit in beeld, gebruikers en programma. Het zij aan zij bestaan van diverse bestemmingen stelt spelers bovendien in staat snel in te spelen op veranderingen in de context. Functies kunnen verdwijnen of worden ingevoegd zonder dat de ruimtelijke structuur als geheel moet worden herzien en zonder dat het ruimtelijk beeld wordt verstoord.

Potenties van tussenland

Nu we inzicht hebben gekregen in de omstandigheden waaronder tussenland ontstaat en zijn eigenschappen kennen, kunnen we antwoord geven op de laatste vraag die we in het inleidende hoofdstuk stelden: Welke eigenschappen maken dat tussenland potentie heeft en bieden kansen voor uiteenlopende betrokkenen?

Tussenland biedt ruimte

We constateerden dat tussenland een belangrijk onderdeel is van ruimtelijke transformatieprocessen. Tussenland maakt transformatie mogelijk, zowel in gebieden met lagere economische dynamiek als in regio's waar de economie op volle toeren draait en waar als gevolg daarvan de druk op de ruimte hoog is. Het is een tijdelijk onderkomen voor functies die elders door nieuwe, vaak grootschalige economische en ruimtelijke veranderingen in de verdrinking komen, maar die wel voorzien in belangrijke levensbehoeften. In zijn duurzame verschijningsvorm biedt het daarnaast ruimte aan diverse functies tegelijkertijd. Doordat er geen eindbeeld is gedefinieerd en doordat bestemmingen niet tot in detail zijn vastgelegd, heeft het een grote opnamecapaciteit.

In welke gedaante het ook opduikt, tussenland is op te vatten als een informele structuur die parallel aan formele ruimtelijke ingrepen ontstaat. We moeten het niet langer beschouwen als ongewenst bijverschijnsel of neveneffect, maar juist als een onderdeel dat in veelal statisch ingerichte gebieden dynamiek toelaat.

Tussenland is duurzaam en veerkrachtig

Tussenland is het resultaat van geleidelijke ontwikkeling in plaats van masterplanning waarbij een heel terrein in één keer op de schop wordt genomen. Oud en nieuw bestaan er naast elkaar, evenals wonen en werken, diverse sectoren van bedrijvigheid en activiteiten met verschillende reikwijdte (een autosloper naast een meubelgigant) en levensduur (van tussentijds gebruik tot generatielange tradities). Samen met zijn kenmerkende organisatievorm (zelfregulering, tijdelijke overeenkomsten, wisselende coalities) maken deze eigenschappen tussenland veerkrachtig. Doordat tussenland niet monofunctioneel is, hoeft bij verandering van functies de oude situatie niet in haar geheel te wijken voor de nieuwe, maar kunnen nieuwe programma's in de oude worden geïntegreerd.

Economisch is dat gunstig, omdat gemakkelijker kan worden ingespeeld op zowel groei als krimp. Zo kunnen in tijden van hoogconjunctuur in, naast en achter woningen bedrijfjes worden gestart en heeft een gebied bij laagconjunctuur niet meteen te kampen met massale leegstand. Ook in sociaal opzicht is deze continuïteit voordelig. De ruimtelijke structuur is bestand tegen verandering, waardoor ontwikkelingen niet schoksgewijs verlopen. Bewoners en bedrijven kunnen zich daardoor betrokken voelen bij hun omgeving. Zelfs waar mondiale ontwikkelingen hun sporen nalaten – denk aan anonimiteit en vervreemding – ontstaan zo *plekken*, in de zin van betekenisvolle *places in space*.

Tussenland laat de mogelijkheden van zelforganisatie zien

Waar de overheid de andere kant op kijkt, omdat ze zich met ontwikkelingen geen raad weet of omdat bestuurders de aandacht richten op gebieden waarmee ze zich sterker kunnen profileren, wordt de ontwikkeling van een gebied in meer of mindere mate aan anderen overgelaten. Er ontstaat ruimte voor inrichting en invulling op eigen initiatief, van kleine en middelgrote bedrijven, van bewoners en gebruikers. In tussenland grijpen zij de kans een

bijdrage te leveren aan de eigen omgeving. Dat heeft een aantal voordelen. Gebruikers hebben vaak een gedegen kennis van hun omgeving en kunnen dagelijks ervaringen uitwisselen. Ze weten wat er leeft. Zo kunnen ze gemakkelijk inspelen op lokale en regionale wensen en behoeften. Waar nodig maken zij onderling afspraken. Dat vergt relatief weinig tijd, wat de flexibiliteit in het gebied ten goede komt. Bovendien kunnen spelersconstellaties – vaak informele samenwerkingsverbanden – zonder veel moeite van samenstelling veranderen. Dat maakt het gemakkelijker om in te spelen op tijdelijke omstandigheden.

Waar de bemoeienis van de overheid met de ruimtelijke inrichting gebrekkig is of ontbreekt, ontstaat een vacuüm waarin lokale initiatieven en zelfregulering gedijen. Deze vacua moeten vooral blijven bestaan binnen de ruimtelijke ordening. Zij kan niet zonder. Angst voor tussenland is niet nodig, stimuleren van tussenland ook niet. Dat laatste zou een vorm van regulering zijn die niet past bij tussenland. Wil de ruimtelijke ordening echter profiteren van wat tussenland te bieden heeft, dan dient ze het bestaan ervan te erkennen en er in het bestaande systeem ruimte voor te maken. Daarvoor dient het te worden beschouwd als een ruimtelijk verschijnsel dat zich onderscheidt van zowel stad als land. De ontwikkelingen die we in dit boek hebben gesignaleerd, zijn misschien niet allemaal nieuw, maar de serieuze aandacht voor de ontstaansvoorwaarden, de eigenschappen en potenties van tussenland, en het pleidooi voor een nieuwe ruimtelijke categorie zijn dat wel.

Een andere kijk op ruimtelijke ordening

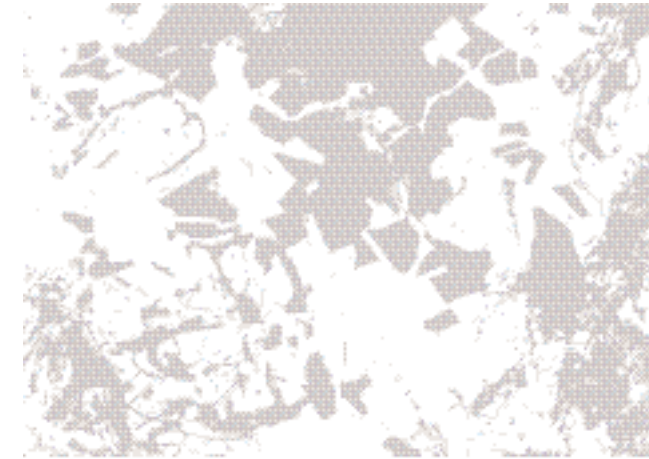
In dit boek stellen we tussenland centraal. Dat hebben we gedaan in de gebiedsanalyses in de voorgaande hoofdstukken, die de basis vormen voor deze conclusies. Toch ontkwamen we niet altijd aan de dichotomie van stad en land. Dat is niet zo vreemd, want deze zit diep in ons denken verankerd. In veel gevallen is dat ook niet erg. Veel plaatsen kunnen zonder probleem als stad worden aangeduid, veel gebieden daarbuiten als land. Op die plekken en in die gebieden werkt de ruimtelijke ordening in veel opzichten doorgaans heel behoorlijk. In die gebieden de principes uit tussenland klakkeloos overnemen, raden we af. Tussenland is beslist geen toverformule die overal en altijd kan worden toegepast.

Op een aantal punten kunnen we echter wel degelijk van tussenland leren. In een tijd van kritiek op star en statisch ruimtelijk beleid, trage procedures en een gebrekkig oog voor regionale verschillen, kunnen deze lessen het debat verrijken en verdiepen. Voorstellen voor concrete aanpassingen in het ruimtelijke beleid waren niet het doel van deze studie. Wel willen we hier op basis van onze bevindingen kort enkele richtingen aangeven. Deels sluiten deze aan bij actuele koerswijzigingen, deels plaatsen ze nieuwe punten op de agenda.

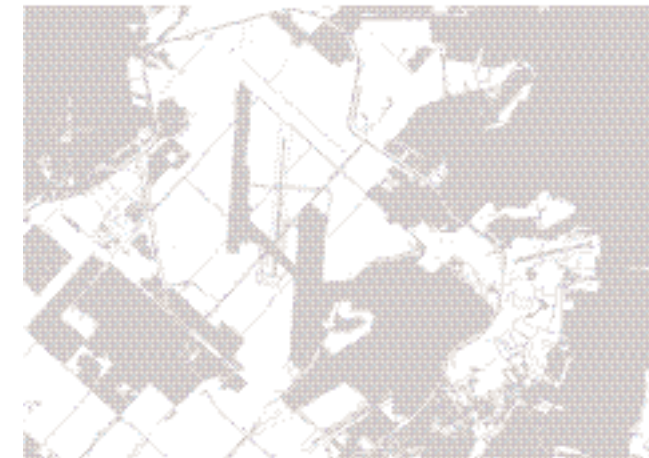
Kansen en problemen in verstedelijkende gebieden trekken zich niets aan van grenzen tussen beleidssectoren. In tussenland zijn bijvoorbeeld zowel landbouw, infrastructuur als ruimtelijke ordening belangrijke, onderling nauw verbonden kwesties, terwijl deze sectoren er elk hun eigen beleid op nahouden. Grensoverschrijdende samenwerking is hier op zijn plaats. Dat geldt ook voor afstemming tussen regio's.

Kaarten van gecontroleerde ontwikkelingen © RPB/AVL

Limburg: Mijnstreek



Holland: Haarlemmermeer



Brabant: Langstraat



Regio's verschillen onderling. Alomvattend beleid vanuit Den Haag sluit daardoor niet altijd aan bij de specifieke situatie in een gebied. Hebben gebieden belangrijke kenmerken gemeen, dan loont het om onderling kennis uit te wisselen en plannen of ontwerpen te vergelijken. Dat geldt niet alleen binnen Nederland, maar ook voor overleg tussen regio's in ons land en die in de rest van de Europese Unie. Onderzoek kan overeenkomsten blootleggen, beleid kan daarop inspelen, regio's kunnen daarmee hun voordeel doen.

Ruimtelijke ordening is geen monopolie van de overheid en ook geen zaak van vaste gesprekspartners, maar van wisselende coalities die sneller kunnen inspelen op een veranderlijke ruimte. Zowel op regionale als gemeentelijke schaal zouden spelers in een bepaald gebied een plek aan de onderhandelingsstafel moeten krijgen. Niet om hun zegje te doen tijdens een inspraakronde, maar om op basis van ervaring en kennis problemen te signaleren en mogelijke oplossingen aan te dragen. Het is zaak in planvorming informatie te verwerken die van verschillende schaalniveaus en uit verschillende hoeken afkomstig is.

Ontwerpen in termen van een eindsituatie belemmert geleidelijke groei en staat functieverandering in de weg. In onderzoek en beleid moet niet de bestaande morfologie het uitgangspunt zijn, maar het daadwerkelijk functioneren van plekken en gebieden. Slechts op die manier krijgen we inzicht in functiemenging en functiedynamiek.

Deze veranderde houding ten opzichte van de ruimtelijke ordening vergt een nieuwe kijk op de ruimte. Bekijken we de conditiekaarten nog eens, dan wordt duidelijk wat we daaronder verstaan (zie afb. *Kaarten van gecontroleerde ontwikkelingen* (p. 283) en *Conditiekaarten tussenland* (p. 287)). Waar kaarten traditioneel worden getekend om datgene te laten zien waarvan vooraf duidelijk is dat het moet worden getoond, daar kunnen de conditiekaarten ons verrassen. De grijze kaarten laten de bekende geplande vlakken en lijnen zien, bijvoorbeeld woonblokken, parken, beschermde natuurgebieden en kantorenparken. Hoe het overblijvende gebied er op de rode kaarten uit komt te zien, is niet eenvoudig te voorspellen. Doordat vooraf slechts de ingrediënten zijn gekozen – ruimte die mogelijk vrijkomt voor nieuw gebruik, bereikbaarheid door afslagen van de snelweg en regionale infrastructuur, en erven langs en tussen linten – is het resulterende kaartbeeld verrassend.

In dit boek zijn niet de traditionele vlakken bekeken, maar juist hun tegenhangers, de vlekken die altijd overblijven, hoe strikt de planning ook is. Waar in het traditionele grijze gebied de werkelijkheid grotendeels correspondeert met de planning, is de grip van stedenbouw en planologie in de gebieden daarbuiten beperkt. In dit onderzoek hebben we laten zien hoe betrokkenen op verschillende manieren gebruik maken van deze 'rek' in het ruimtelijke systeem. Zoals op de rode conditiekaart is te zien, betreft het hier een flink oppervlak. Daarnaast valt op dat de scherpe grenzen die de grijze kaart typeren, hier afwezig zijn. De rode kaart laat geen abrupte scheidingen tussen verschillende velden zien, maar juist geleidelijke overgangen tussen atmosferen. Verder onderzoek naar de mogelijkheden van een dergelijk kaartbeeld zou een andere cartografie kunnen opleveren.

Tot slot is opvallend dat het oppervlak waar tussenland geen kans maakt in de drie onderzochte gebieden in omvang vrijwel overeenkomt, maar dat

Conditiekaarten tussenland

© RPB/AVL

Limburg: Mijnstreek



Holland: Haarlemmermeer



Brabant: Langstraat



de spreiding van plekken waar tussenland kan opduiken in de drie regio's aanmerkelijk varieert. De kaart van Limburg laat bijvoorbeeld fragmenten zien, terwijl in Brabant een aaneengesloten gebied de linten volgt. Bovendien verschilt de mate van waarschijnlijkheid waarmee tussenland zich op de aangegeven plekken zal ontwikkelen. Dat is te zien aan de intensiteit van de rode kleur. Zo is de Haarlemmermeer veel lichter rood dan de Mijnstreek en de Langstraat.

Duidelijk is geworden dat een groot deel van de Nederlandse ruimte zich in meer of mindere mate onttrekt aan de traditionele ruimtelijke ordening. In vervolgonderzoek zouden niet alleen de structuur en werking daarvan nader kunnen worden bestudeerd, maar zou tussenland aan de hand van veldonderzoek en nieuwe kaarten ook kunnen worden gekwantificeerd. Waar we ons in dit boek vooral hebben gericht op de donkerrode vlekken op de kaart, kunnen toekomstige studies bovendien de aandacht vestigen op de lichtere vlekken daaromheen.

De ruimtelijke ordening en het economisch beleid in Nederland zijn er niet op gericht ogenschijnlijk ongereguleerde, al dan niet tijdelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Verschijnselen die zich aan planning onttrekken, worden niet gewaardeerd. Tussenland wordt vaak afgedaan als onbelangrijk en ongewenst. Uit dit onderzoek blijkt echter dat het gaat om een verschijnsel met grote ruimtelijke *en* economische consequenties. Soms blijkt er voldoende speelruimte te zijn, waarbij tussenland zich niet dankzij maar ondanks de planologische regelgeving ontwikkelt. We kunnen daarvan leren. Door tussenland te analyseren, krijgen we inzicht in wat er allemaal *wel* goed gaat als regels gaten vertonen en met regels inventief wordt omgegaan. Door ad-hocoplossingen te bestuderen, raken we op de hoogte van lokale wensen en behoeften. En door verhoudingen tussen spelers te bekijken, krijgen we zicht op de manier waarop niet alleen de overheid maar ook anderen de ruimte ordenen.

Nawoord

Toen het Ruimtelijk Planbureau eind 2002 per advertentie acht jonge ontwerpers en onderzoekers vroeg voor een éénjarig atelier, stond alleen de naam vast. Wat voor eindproduct in 2004 verwacht kon worden, was tamelijk duister. Ervaring met vergelijkbare ateliers binnen de rijksoverheid leerde alleen dat het resultaat onvoorspelbaar was.

In maart 2003 begonnen acht 'jonge talenten' aan hun verkenning van wat zo poëtisch 'Het Verborgene Land' heette. Zij waren zorgvuldig geselecteerd: een groep van uiteenlopende persoonlijkheden met uiteenlopende vaardigheden, internationaal samengesteld. Al spoedig bleek dat het Planbureau acht eigenzinnige mensen in huis had gehaald die enthousiast hun eigen weg insloegen. En, ondanks alle onderlinge verschillen, vormden zij een hechte ploeg die zich duidelijk als groep wist te manifesteren. Als projectcoördinator heb ik mogen ervaren hoe prettig het werken is met mensen die even eigenwijs als creatief zijn.

De speurtocht naar wat geleidelijk aan 'tussenland' ging heten, bracht ons bij deskundigen van allerlei achtergrond. We bezochten gebieden in binnen- en buitenland waar heel alledaagse maar soms ook uiterst bizarre ontdekkingen werden gedaan. We luisterden in België naar een uitleg over de nevelstad, stonden in de file tussen Pistoia en Prato en struinden over een verlaten en toch zo dynamisch haventerrein in Malmö.

Wat heeft de zoektocht naar het Verborgene Land nu opgeleverd? In de eerste plaats een goed gedocumenteerde beschrijving van het wezen van tussenland en van zijn ontstaansvoorwaarden. De beschrijving maakt aannemelijk dat het hier niet om enkele toevallige rommelgebiedjes gaat, maar om een volwaardig deel van onze buitenruimte, een hybride van stad en land met de kenmerken van beide.

Zowel uit literatuurstudie als uit veldonderzoek kwam het generieke karakter van tussenland steeds duidelijker naar voren. Wie door de uiterlijkheden heen weet te kijken, ontdekt dat ontstaansvoorwaarden van tussenland in uiteenlopende landen en culturen redelijk vergelijkbaar zijn. Soms is een Nederlandse regio zelfs beter vergelijkbaar met een regio in het buitenland dan met een andere Nederlandse regio.

Het werk van het atelier levert stof tot nadenken over de huidige staat en de toekomst van de ruimtelijke ordening. Binnen ons ingewikkelde planningsstelsel blijken gebieden te kunnen ontstaan die, al dan niet tijdelijk, in een grote economische en sociale behoefte voorzien zonder dat daar veel planning en ruimtelijke ordening bij te pas komen. Kennelijk zoekt een onstuitbare ruimtelijke dynamiek een uitweg, om op voor de officiële planvorming onverwachte plekken en momenten op te duiken. Nederland verschilt minder van België en Italië dan we geneigd zijn te denken!

De studie naar tussenland laat zien hoe inspirerend het kan zijn, te leren van de manieren waarop in andere Europese landen met de inrichting van de

ruimte wordt omgegaan. De overeenkomsten die er over de grenzen bestaan tussen de verschillende vormen van tussenland, geven aanleiding de eigen situatie door een andere bril te bezien. Voor een land dat zó vaak geroemd is om zijn planningsstelsel dat het in zijn eigen voortreffelijkheid is gaan geloven, is dat even wennen.

Het wordt in de tekst van *Tussenland* met zoveel woorden gezegd: in tussenland gelden eigen wetten. Daarbij speelt de Wet Ruimtelijke Ordening een bescheiden rol. Tussenland is zeker niet wetteloos; er wordt slechts creatief gebruik gemaakt van alle wet- en regelgeving die wij op ons land hebben losgelaten. Het is een zelfsturend fenomeen dat steeds meer fascineert naarmate we er meer over te weten komen.

Han Lörzing
Projectcoördinator Atelier Verborgten Land

Summary

Indeterminate areas can be found throughout the Netherlands, as well in other countries. These areas are characterized by a combination of housing and businesses, small- and large-scale industry, old and new functions. They are often to be found at multimodal infrastructure intersections. Everyone is familiar with places like this. However, they rarely seem to feature in spatial plans and cannot be described in terms of traditional definitions of 'city' and 'country'. This prompted the Ruimtelijk Planbureau (the Netherlands Institute for Spatial Research) to further study this phenomenon, which we have called *tussenland* – 'land-in-between'. How is land-in-between recognized? Where and under what conditions does it arise? What are its characteristics? Which of these characteristics imbue it with potential?

In this study we endeavour to answer these questions. We do so by working inductively as well as deductively, combining fieldwork, study of existing literature, cartographic analysis and statistical data. The research of source materials and on-site visits focuses on six locations in the Netherlands and abroad: the mining region of Upper Silesia, the former docks of Copenhagen, the Arno valley in Italy and, in the Netherlands, the former mining region in the province of Limburg, the Haarlemmermeer polder and Langstraat in the province of North Brabant.

Types of land-in-between

There are different types of land-in-between. This relates to the economic and spatial structure of an area and changes to it, space demands and the role of various players in spatial planning. Land-in-between can be found at scattered spots, on the edges of large-scale sites, or in and between extended ribbons of development. Land-in-between can be a temporary phenomenon, varying from a single season to a few years, but it can also be long-lived. Lastly, land-in-between can be of marginal significance but can also be an important factor in the regional economy.

Conditions for land-in-between's development

Though many sites in areas undergoing urbanization seem to have the potential to develop into land-in-between, it only appears under specific conditions:

- *economic transformation*. Specific sites or whole areas can undergo a change of function, sometimes accompanied by changes to the spatial layout. Diverse interested parties then grasp the opportunity to occupy and use the space themselves. They develop activities which can lead to land-in-between.
- *infrastructure*. Land-in-between can evolve along transport links that have become peripheral as a result of infrastructural changes elsewhere. However, it also arises in the proximity of new intersections and in areas accessible via parallel structures which provide space for traffic moving at various speeds. The fast infrastructure serves through traffic, while

the slower and often older infrastructure is used for business activity. This is frequently to be found between, alongside and behind older and newer construction along ribbon developments and in small settlements.

- *complex proprietary rights*. The absence, invisibility or indifference of an owner, as well as rational economic behavior, leads to use of the land by third parties. This sometimes even happens without the owner's knowledge or consent, though it is much more often in mutual agreement.
- *existing structures and new space*. Land-in-between complies with existing structures and is typified by its gradual growth. New elements are inserted into existing local and regional structures. The dynamic of negotiations between owners and users helps the parties concerned to organize so-called 'trouble spots' for new purposes. Land-in-between thus creates new space at existing places and within the relevant legislative constraints.

Characteristics

The comparison of different regions also reveals a range of land-in-between's characteristics:

- Land-in-between is neither beautiful nor ugly. It is simply there. It is an integral component of the everyday lives of a whole variety of parties involved.
- Land-in-between is formally invisible. It is not marked on maps or addressed in zoning plans. Land-in-between is therefore still missing as a category. It is, however, a spatial phenomenon that alters the appearance of landscapes which are undergoing a process of urbanization.
- Land-in-between is a shifting but enduring phenomenon. Due to its dynamic nature and the decisions made by spatial planners, land-in-between displays a tendency to shift over the course of time. It remains, however, an enduring element in the Dutch landscape.
- Land-in-between is typically self-organizing. It does not appear due to large-scale master planning, but develops in those areas where the government looks the other way or does not know what to do, and at sites which project developers find difficult to handle because proprietary rights are complex. The various players enter into fluid coalitions, short-term or long-term.
- Land-in-between displays a high level of economic activity. It accommodates numerous business activities, thanks to a combination of good access, cheap land and loopholes in legislation. Sometimes these are low-value activities, sometimes large-scale, but it is small- to medium-size enterprises that dominate.
- Land-in-between is mixed and flexible. Besides a mix of old and new, it is also typified by a combination of residential, commercial and recreational functions. This means that land-in-between is far from monofunctional and does not generate a homogeneous appearance. Land-in-between displays diversity in appearance, users and program.

Potentials

Land-in-between can be understood as an informal structure which develops parallel with formal spatial interventions. That is why it must no longer be regarded as an undesirable side effect, but rather as an indissoluble component that introduces dynamism in many statically structured areas.

Land-in-between is also durable and resilient. When there is a change in function, the old situation need not be displaced entirely for the new; new programmes can be integrated with old.

Land-in-between also demonstrates the possibilities of self-organization. The lack of spatial planning leaves space for own initiatives as to layout and infill, for residents and users, small- and medium-sized enterprises. The constellations of actors can easily change in composition. That makes it easier to react to temporary conditions.

Land-in-between provides a new perspective on spatial planning

Government policy in the Netherlands rarely focuses on facilitating apparently unruly developments, whether or not these are temporary. Phenomena which evade planning are rarely welcomed. Land-in-between is often dismissed as unimportant and undesirable. However, this study reveals that land-in-between is a phenomenon with far-reaching spatial *and* economic consequences. Sometimes land-in-between develops in spite of planning legislation, not thanks to it. We can learn from this. By analysing in-between land we gain insight into what *does* function well if there are loopholes in legislation and if constraints are handled inventively. By examining ad hoc solutions we become aware of local wishes and demands, and by examining relationships between the various players we gain an understanding of how others, and not just the government, use and organize space.

There is therefore no need to shrink away from land-in-between. Stimulating it is also unnecessary, as that would work counter to this phenomenon. If the spatial planning discipline wishes to profit from what land-in-between has to offer, then it should recognize its existence and make space for it in the existing system. It deserves to be treated as a spatial phenomenon that is distinct from city and countryside. This book therefore primarily makes the case for introducing a new spatial category.

Interviews en veldonderzoek

Atelier Verborgen Land is afgekort als AVL

- AVL gesprek 07-07-2003: B. Domański, Hoogleraar aan *Department of Regional Development, Institute of Geography and Spatial Management, Jagiellonian University, Kraków.*
- AVL gesprek 07-07-2003: A. Wyzykowski, Stadsarchitect Kraków, Kraków.
- AVL gesprek 08-07-2003: K. Mateja en K. Tarasek, Afdeling Ruimtelijke Ordening en Strategie, Wojwod Silezië, Katowice.
- AVL gesprek 08-07-2003: R. Olszewski en T. Janowski, Gemeente Katowice, Katowice.
- AVL gesprek 14-07-2003: C. Tangkjaer, *The Copenhagen Business School, Department of Politics, Management and Philosophy, Kopenhagen.*
- AVL gesprek 20-08-2003: H. Keizer en A. Lodder, Team Strategische beleidsvorming en Dienst Landschap en Stedenbouw, Gemeente Haarlemmermeer, Hoofddorp.
- AVL gesprek 20-08-2003: L. Wiersma, Afdeling Ruimtelijke Ordening, Gemeente Aalsmeer, Aalsmeer.
- AVL gesprek 08-09-2003: E. van Vossen, Regionaal Geograaf, Den Haag.
- AVL gesprek 17-09-2003: G. Bianchi, Hoogleraar aan *Department of Political Economics, Siena University, Siena.*
- AVL gesprek 18-09-2003: M. Brachi en A. Ratti, Gemeente Prato, en P. Vannucchi, Stadsarchitect, Prato.
- AVL gesprek 17-11-2003: F. van der Steen, M. Reinders en G. Koolen, Afdeling Ruimtelijke Ordening, Provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch.
- AVL interview 20-08-2003: Bewoners De Hoek, Hoofddorp.
- AVL interview 03-09-2003: Bewoners Boesingheliede, Boesingheliede.
- AVL interview 03-09-2003: Bewoners De Hoek, Hoofddorp.
- AVL interview 07-11-2003: Dhr. Somers, Bewoner bedrijventerrein De Locht, Kerkrade.
- AVL veldonderzoek 04-06-2003: Geleen - Kerkrade.
- AVL veldonderzoek 08-07-2003: Katowice en omgeving.
- AVL veldonderzoek 09-07-2003: Gliwice - Zabrze - Katowice.
- AVL veldonderzoek 12-07-2003: Malmö.
- AVL veldonderzoek 14-07-2003: Kopenhagen haven.
- AVL veldonderzoek 20-08-2003: Haarlemmermeer.
- AVL veldonderzoek 03-09-2003: Haarlemmermeer.
- AVL veldonderzoek 16-09-2003: Pisa - Empoli - Florence.
- AVL veldonderzoek 17-09-2003: Pescia - Montecatini - Pistoia - Prato - Florence.
- AVL veldonderzoek 07-11-2003: Hoensbroek - Heerlen - Kerkrade.
- AVL veldonderzoek 17-11-2003: 's-Hertogenbosch - Waalwijk.
- AVL veldonderzoek 12-02-2004: 's-Hertogenbosch - Waalwijk en Heerlen - Kerkrade.

Literatuur

296

- Allen, S. (2000), *Practice: Architecture, technique and representation*, Amsterdam: G+B Arts International.
- Andersen, J. (2003), 'Zwischen "Community empowerment" und Korporatismus der Eliten - der Kampf um die Stadtentwicklungspolitik in Kopenhagen', *Planungsrundschau* 7: 1-16.
- ANWB (1998), *Stad en land na 2000. Visie op de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland*, Den Haag: ANWB.
- Asbeek Brusse, W., H. van Dalen en B. Wissink (2002), *Stad en land in een nieuwe geografie. Maatschappelijke veranderingen en ruimtelijke dynamiek*, WRR Voorstudies en achtergronden nr. 112, Den Haag: Sdu Uitgevers.
- Atelier voor Ontwerp en Onderzoek [AVL] (2003), *Verborgene Land. Casus Chinaland in Italië*, Den Haag: Ruimtelijk Planbureau.
- 'Avantis: Vereenbarkeit von Natur und Gewerbe' (2000), *Avantis Informationsserie - Folge 3: Arbeiten und Umwelt* juni.
- Bangma, K.L. en H.H.M. Peeters (2003), *Kleinschalig ondernemen. Structuur en ontwikkeling van het Nederlandse MKB*, Zoetermeer: EIM.
- Basilico, G. en S. Boeri (1998), *Italy. A cross section of a country*, Zürich/Berlijn/New York: Scalo.
- Bauman, Z. (2000), *Liquid modernity*, Cambridge: Polity Press.
- Becattini, G. (2001), *The caterpillar and the butterfly. An exemplary case of development in the Italy of the industrial districts*, Florence: Felice Le Monnier.
- Beckers, Th. (1999), 'Het landschap als kijktuif', pp. 235-250 in J. Kolen en T. Lemaire (red.), *Landschap in meervoud. Perspectieven op het Nederlandse landschap in de 20ste/21ste eeuw*, Utrecht: Uitgeverij Jan van Arkel.
- Berenstein, J. (2003), *Esthétique des favelas*, Parijs: L'Harmattan.
- Bontje, M. (2003a), 'Onbegrensde deconcentratie. De mythe van het stedelijk veld', *Agora. Tijdschrift voor sociaal-ruimtelijke vraagstukken [themanummer De nevelstad]* 3: 24-27.
- Bontje, M. (2003b), 'A "planner's paradise" lost? Past, present and future of Dutch national urbanization policy', *European Urban and Regional Studies* 10: 135-151.
- Boonen, K. en R. Smits (2003), 'Ruimtelijke patronen van de Vlaamse nevelstad. Landbouwersfamilies in het Waasland', *Agora. Tijdschrift voor sociaal-ruimtelijke vraagstukken [themanummer De nevelstad]* 3: 16-18.
- Brand, A. (2002), *Het stedelijk veld in opkomst. De transformatie van de stad in Nederland gedurende de tweede helft van de twintigste eeuw*, Overveen: Ongepubliceerd Proefschrift.
- Bunschoten, R. en Chora (2001), *Urban flotsam*, Rotterdam: 010 Uitgevers.
- Burie, J.B. (1966), *Stedelijkheid als driedimensionaal fenomeen: Een poging tot verheldering*, Utrecht: Sociologisch Instituut, Rijksuniversiteit Utrecht, Mededeling no. 35.
- Cammen, H. van der, en L. de Klerk (2003), *Ruimtelijke Ordening. Van grachtengordel tot Vinex-wijk*, Utrecht: Het Spectrum.
- Castells, M. (1996), *The information age. Economy, society and culture. Volume 1: The rise of the network society*, Oxford: Blackwell.
- Castells, M. (1997), *The information age. Economy, society and culture. Volume 2: The power of identity*, Oxford: Blackwell.
- Castells, M. (1998), *The information age. Economy, society and culture. Volume 3: End of millennium*, Oxford: Blackwell.

- Choay, F. (1980), *Le règne et le modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Parijs: Seuil.
- Colenbrander, B. (1994), '1700 vliegtuigen per dag. Profiel van een druk tussengebied in de Randstad: de Haarlemmermeerpolder', *Archis* 4: 52-61.
- Cristiana Guide* (1996), Kopenhagen.
- Cupers, K. en M. Miessen (2002), *Spaces of uncertainty*, Wuppertal: Müller und Busmann.
- Dammers, E., J. Klijn, R. Kranendonk, N. van der Windt en H. Kroon (2002), *Innoveren in de groene ruimte: een verkenning van methoden*, Wageningen: Alterra.
- Dehaene, M. en M. Loopmans (2003), 'De argeloze transformatie naar een diffuse stad. Vlaanderen als nevelstad', *Agora. Tijdschrift voor sociaal-ruimtelijke vraagstukken [themanummer de nevelstad]* 3: 4-6.
- Dicken, P. (1998), *Global shift. Transforming the world economy*, New York: Guilford.
- Dinther, M. van, B. Dirks, A. Koper, D. Sijmons en B. Wagendorp (2002), *Parkstad Nederland. Stad wordt land wordt stad*, Den Haag/Amsterdam: Nirov en de Volkskrant.
- Domański, B. (1998), 'Gliwice/Gleiwitz, Oberschlesien: Erfolgssuche in einer Problemregion', *Geografische Rundschau [themanummer Polen]* 50: 35-41.
- Donner, J.P.H. (1996), 'De toekomst van het ruimtelijke planningstelsel', 10 pp. in Rijksplanologische Dienst, *Conferentie ruimtelijk planningstelsel op weg naar de volgende eeuw*, Den Haag.
- Douglas, M. (1966), *Purity and danger. An analysis of the concepts of pollution and taboo*, London/New York: Routledge and Kegan Paul.
- Duivenvoorden, A. en E. van Vossen (1996), *De Toscaanse corridor regio; een regionaal geografische analyse*, Utrecht: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen Rijksuniversiteit Utrecht.
- Esser, B. (1998), 'Das Selbstverständnis einer Nation. Von der ersten Teilung Polens bis zum ende des Sozialismus', *Geografische Rundschau [themanummer Polen]* 50: 12-16.
- European Commission (1997), *The EU compendium of spatial planning systems and policies*, Luxemburg: Office for Official Publications of the European Commission.
- Financieel Dagblad*, (2003), 'Het bestemmingsplan blijkt niet langer heilig', 25 november: 3.
- Folkers, J. (1995), 'Zuid-Limburg zeer in trek bij Japanse bedrijven', *Agora. Tijdschrift voor sociaal-ruimtelijke vraagstukken [themanummer Zuid-Limburg]* mei: 12-13.
- Friedmann, J. en J. Miller (1965), 'The urban field', *Journal of the American Institute of Planners*, november: 312-320.
- Frijters, E. en P. van Veelen (2004), 'Krimp en de stad', *Archis [themanummer Is Shrinking]* 1: 41-57.
- Galle, M., F. van Dam, P. Peeters, L. Pols, J. Ritsema van Eck, A. Segeren, F. Verwest (2004), *Duizend dingen op een dag. Een tijdsbeeld uitgedrukt in ruimte*, Den Haag/Rotterdam: Ruimtelijk Planbureau en NAI Uitgevers.
- Geyter Architects, X. de (2002), *After Sprawl. Research for the contemporary city*, Rotterdam/Antwerpen: NAI Uitgevers en de Singel.
- Gielda [=markt] Gliwice (2004) [http://www.gielda.gliwice.pl/...](http://www.gielda.gliwice.pl/)
- Gordijn, H., W. Derksen, J. Groen, H.L. Pálsdóttir, M. Piek, N. Pieterse en D. Snellen (2003), *De ongekende ruimte verkend*, Den Haag/Rotterdam: Ruimtelijk Planbureau en NAI Uitgevers.
- Gorzelaak, G. (2000), 'Decentralization, Regional Development and Regional Policies', *Informationen zur Raumentwicklung* 7/8: 349-359.
- Graham, S. en S. Marvin (2001), *Splintering urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, London: Routledge.
- Gramberg, P. (1995), 'Skieën en recreëren op voormalige mijnterreinen', *Agora. Tijdschrift voor sociaal-ruimtelijke vraagstukken [themanummer Zuid-Limburg]* mei: 10-11.

297

- Hamers, D. en R. Rutte (2003), 'Verborgen land: probleem of kans?', *Ruimte in Debat* 6: 2-13.
- Harten, J.D.H. (1989), 'Die Verstädterung der Niederlande und der Einfluss der Städte des Rhein-Maas-Deltas auf das Umland in der frühen Neuzeit', *Siedlungsforschung. Archäologie-Geschichte-Geographie* 7: 131-147.
- Harts, J.J. en H. Ottens (1998), 'Sontstad à la Randstad? Nieuwe perspectieven voor de Sontregio en Kopenhagen', *Geografie* 7: 4-7.
- Hemel, Z. (2000), 'Verstrooiing binnen netwerken. Een nieuwe visie op de stad', *Stedebouw en Ruimtelijke Ordening [themanummer netwerksteden]* 2: 3-5.
- Hinz, M. (2001), 'Italiens Zentralismus und die Kompetenzen seiner Regionen. Eine historisch-politische Perspektive', *Geografische Rundschau [themanummer Italië]* 53: 10-15.
- Hoekveld, G.A., R.B. Jobse, J. van Weesep en F.M. Dieleman (1978), *Geografie van stad en platteland in de westerse landen*, Bussum: Unieboek.
- Hotz, F.B. (1984), 'Dood weermiddel', pp. 7-30 in *Dood weermiddel en andere verhalen*, Amsterdam: De Arbeiderspers. Oorspronkelijke druk 1976.
- Jacobs, J. (1984), *Cities and the wealth of nations*, New York: Random House.
- Jacobs, S. (2002), 'Introduction. Shreds of boring postcards: Toward a posturban aesthetics of the generic and the everyday', pp. 15-48 in Ghent Urban Studies Team (red.), *Post, ex, sub, dis. Urban fragmentations and constructions*, Rotterdam: 010 Uitgevers.
- Keken, K. van (2003), 'Hoeren en handgranaten', *Volkskrant Magazine* 25 oktober: 26-29.
- Keuning, H.J. (1979), *Kaleidoscoop der nederlandse landschappen. De regionale verscheidenheid van Nederland in historisch-geografisch perspectief*, Den Haag: Martinus Nijhoff.
- Kinder, H. en W. Hilgemann (1967), *Sesam Atlas bij de Wereldgeschiedenis. Kaarten en chronologisch overzicht. 2: Van de Franse Revolutie tot heden*, Baarn: Bosch en Keuning.
- Kleis, R. (2003), 'Meer mogelijk in lege stal', *Eindhovens Dagblad* 27 november.
- Knaap, G.A. van der (2002), *Stedelijke bewegingsruimte. Over veranderingen in stad en land*, WRR Voorstudies en achtergronden nr. 113, Den Haag: Sdu Uitgevers.
- Københavns Kommune (2004) [http://www.kbhbase.kk.dk/...](http://www.kbhbase.kk.dk/)
- Koper, A. (2003), 'En maar wachten op al die nieuwe woningen', *de Volkskrant* 20 oktober: 2.
- Kraus, H., E. Meynen, H. Mortensen en H. Schlesinger (1959), *Atlas Östliches Mitteleuropa*, Bielefeld: Velhagen en Klasing.
- Liebmann, C. Chr. (1989), 'Geomorphologische Gliederung und Landschaftseinheiten Polens', pp. 27-41 in H. Grees en G. Kohlhepp (red.), *Ostmittel- und Osteuropa. Beiträge zur Landeskunde*, Tübingen: Geographischen Institut der Universität Tübingen.
- Löffler, B. en H.-G. Wehling (1986), 'Polens politische Kultur. Neben einer nationalen politische Kultur gibt es ausgeprägte regionale besonderheiten', pp. 47-57 in H.-G. Wehling (red.), *Polen*, Stuttgart/Berlijn/Keulen/Mainz: Kohlhammer.
- Lucas, P. en G. van Oort (1993), *Dynamiek in een stadsrandzone. Werken en wonen in de stadsrandzone van de agglomeratie Utrecht*, Utrecht: Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap/Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen Rijksuniversiteit Utrecht.
- Luttikhuis, P. (2003), 'Pippi Langkous is uitgetoverd. Het naderende einde van de modelverzorgingsstaat', *NRC Handelsblad* 6 september: 29.
- Mak, G. (2001), *Het ontsnapte land* (2de herziene druk), Amsterdam en Antwerpen: Uitgeverij Atlas. Oorspronkelijke druk: 1998.
- Matthiessen, C.W. (2000), 'Bridging the Øresund: potential regional dynamics. Integration of Copenhagen (Denmark) and Malmö-Lund (Sweden). A cross-border project on the European metropolitan level', *Journal of transport geography* 8: 171-180.
- Messerschmidt, E., (1999) 'Kopenhagen trekt Scandinavië bij Europa. Cultuur- en kenniscentra basis Øresund-regio', *de Architect* juli-augustus: 26-33.

- Meulder, B. de, en M. Dehaene (2001), *Atlas Zuidelijk West-Vlaanderen; Fascikel 1*, Kortrijk: Anno'02.
- Meulder, B. de, en M. Dehaene (2002), 'Hybride figuren in de levelstad: retroactieve stedenbouw van het Vlaamse stadslandschap', *de Architect* 12: 33-37.
- Meulder, B. de, en M. Dehaene (2003), 'Over bricoleren, kamperen en de kunst van het tuinieren. Bedrijven in het Zuid-West-Vlaamse landschap', *Achtergrond* 1: 25-44.
- Meulder, B. de, en O. Devisch (2002), *Atlas Zuidelijk West-Vlaanderen; Fascikel 3 Wevelgem*, Kortrijk: Anno'02.
- Meulder, B. de, en T. Vandenbroucke (2004), *Zwevegem Transformator. Atlas Zuidelijk West-Vlaanderen; Fascikel 5*, Kortrijk: Leiedal.
- Michiels, J.C.M. en W.M. Wessel (1991), 'Leer en schoenen. Een fietstocht door de Langstraat tussen Waalwijk en Rijen', pp. 104-119 in P. Nijhof e.a., *Langs pakhuizen, fabrieken en water-torens. Industrieel-archeologische routes in Nederland en België*, Utrecht/Antwerpen: Kosmos.
- Milieufederatie Flevoland (1997), *Stad en land in nieuw verband. Een visie op duurzame stedelijke ontwikkeling in Flevoland*, Lelystad.
- Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (1999), *Nota Belvedere. Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting*, Zoetermeer: Ministerie van OC&W.
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2001a), *Levende Stad: 10 essays over netwerkverstedelijking*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2001b), *Ruimte maken, ruimte delen. Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening*, Den Haag: Ministerie van VROM, Rijksplanologische Dienst.
- Moosdijk, J. van de (1966), 'Een evaluatie van het "Rural-urban continuüm"', *Mens en maatschappij* 20-27.
- Morris, A.E.J. (1997), *History of urban form. Before the Industrial Revolutions*, Harlow: Longman.
- Nio, I. en A. Reijndorp (1997), *Groeten uit Zoetermeer. Stedebouw in discussie*, Rotterdam: NAi Uitgevers.
- Oort, F. van, O. Raspe en D. Snellen (2003), *De ruimtelijke effecten van ICT*, Den Haag/Rotterdam: Ruimtelijk Planbureau en NAi Uitgevers.
- Parkstad Limburg. Profiel Parkstad Limburg: ruimte voor duurzame economische ontwikkeling* (1998), Heerlen: Parkstad Limburg.
- Pater, B. de, P. Groote, K. Terlouw en anderen (2002), *Denken over regio's. Geografische Perspectieven*, Bussum: Uitgeverij Coutinho.
- Partij van de Arbeid (1997), *Meer stad, meer land*, Amsterdam: PvdA.
- Pawlitta, M. (1986), 'Een kleine Wirtschaftsgeographie Polens. Bevölkerung, Wirtschaftsstruktur, Umweltproblematik', pp. 73-90 in H.-G. Wehling (red.), *Polen*, Stuttgart/Berlijn/Keulen/Mainz: Kohlhammer.
- Ploeg, J.D. van der (2002), 'Landelijk gebied: kapitaal of kruisvat?', pp. 89-99 in Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Academische reflecties. De wetenschap aan het woord over de Vijfde Nota*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- Porter, M. (1998), *On competition: competing across locations*, Cambridge: Harvard Business School Press.
- Projectteam Waalboss (2001), *Inventarisatie stedelijke regio Waalboss*, 's-Hertogenbosch: Provincie Noord-Brabant.
- Provincie Limburg (2003), *Limburg in cijfers 2003*, Maastricht: Provincie Limburg.
- Pütz, R. (1998), 'Polen im Transformationsprozess. Wirtschaftsäumliche Disparitäten beim Übergang vom Plan zum Markt', *Geografische Rundschau [themanummer Polen]* 50: 4-11.

- Raad voor het Landelijke Gebied (1997), *Stad en land in groen verband. Advies voor de ordening van stad en land*, RLG 97/3, Amersfoort.
- Refshaleoen (2004) [http://www.refshaleoen.dk/...](http://www.refshaleoen.dk/)
- Reijndorp, A., V. Kompier, S. Metaal, I. Nio, en B. Truijens (1998), *Buitenwijk. Stedelijkheid op afstand*, Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Reijndorp, A. (2001), 'De maakbaarheid van stedelijkheid: een stadssociologisch gezichtspunt', pp. 36-39 in Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Levende Stad: 10 essays over netwerkverstedelijking*, Den Haag: Ministerie van VROM.
- Renes, J. (1988), *De geschiedenis van het Zuidlimburgse cultuurlandschap*, Assen: Van Gorcum.
- Rijksvoorlichtingsdienst (2003), *Persbericht ministerraad*, 19 december.
- Rother, K. (2001), 'Italien am begin des 21. Jahrhunderts', *Geografische Rundschau [themanummer Italië]* 53: 4-9.
- Sassen, S. (1999), *Globalisering. Over mobiliteit van geld, mensen en informatie*, Amsterdam: Van Gennep.
- Sassen, S. (1994), *Cities in a world economy*, Thousand Oaks: Pine Forge/Sage.
- Sassen, S. (1996), *Losing control? Sovereignty in an age of globalization*, New York: Columbia University Press.
- Sassen, S. (1991), *The global city: New York, London, Tokio*, Princeton: Princeton University Press.
- Schmal H. (1985), 'Rommelzone en recreatiegebied. De stadsrand van Haarlem', pp. 40-43 in M.W. Heslinga, A.P. de Klerk, H. Schmal, T. Stol en A.J. Thurkow, *Nederland in kaarten. Verandering van stad en land in vier eeuwen cartografie*, Ede/Antwerpen: Zomer en Keuning.
- Schuur, J. (2003), 'Buytentimmeringe', *Ruimte in Debat* 6: 2-13.
- Secchi, B. (1984), 'La forma del discorso urbanistico e il territorio', *Archivio di studi urbani e regionali*, 24.
- Sieverts, Th. (1999), *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land* (3de druk), Braunschweig/Wiesbaden: Vieweg. Oorspronkelijke druk: 1997.
- Silesia-region (2004) [http://www.silesia-region.pl/...](http://www.silesia-region.pl/)
- Smith, C.T. (1978), *An historical geography of Western Europe before 1800*, Londen: Longman.
- Soja, E.W. (2000), *Postmetropolis. Critical studies of cities and regions*, Oxford: Blackwell.
- Somers, M. (2003), 'Rechtdoor naar Velgenland. De ongeordende schoonheid van rommelterreintjes', *NRC Handelsblad* 26 september: 22 (Cultureel Supplement).
- Stichting WerkSpoor (2002), *11 ha. Het Storkterrein in Amsterdam verkend door kunstenaars en onderzoekers*, Amsterdam: Stichting WerkSpoor/Uitgeverij De Balie.
- Stillers, L. (2004), *Stillers omgang. Een ontdekkingsreis rond Amsterdam*, Amsterdam: De Prom.
- Stol, T. (1985), 'Ondergronds en bovengronds. De korte bloei van de Limburgse mijnindustrie', pp. 204-207 in M.W. Heslinga, A.P. de Klerk, H. Schmal, T. Stol en A.J. Thurkow, *Nederland in kaarten. Verandering van stad en land in vier eeuwen cartografie*, Ede/Antwerpen: Zomer en Keuning.
- Storper, M. (1997), *The Regional World; territorial development in a global economy*, New York: The Guildford Press.
- Strootman, B. en J.-P. Corten (1997), 'Langstraat', pp. 84-87 in B. Bouwens e.a., *Lijnen door het Brabantse Land. 200 jaar verkeersinfrastructuur in Noord-Brabant 1796-1996*, Zwolle: Waanders.
- Tangkjær, C. (1997), 'Sound of conversations - creating regional realities', pp. 2-25 in L. Lyck en P.O. Berg (red.), *The Øresund Regionbuilding*, Kopenhagen: Frederiksberg Bogtrykkeri.
- Tangkjær, C. (2000), 'Øresund as an open house: Strategy by invitation', pp. 165-190 in P.O. Berg, A. Linde-Laursen en O. Löfgren (red.), *Invoking a transnational Metropolis*, Lund: Lund University Press.

- Taverne, E. (1994), 'Randstad Holland. Horizons van een verstrooide stad', *Archis* 7: 26-51.
- Terreehorst, P. (2002), 'Think Local', pp. 102-115 in Stichting WerkSpoor, *11 ha. Het Storkterrein in Amsterdam verkend door kunstenaars en onderzoekers*, Amsterdam: Stichting WerkSpoor/Uitgeverij De Balie.
- Twillert, M. van (2001), 'Beleid maken voor de freezone. Vrijplaatsen uit nood geboren', *Stedebouw en Ruimtelijke Ordening [themanummer Freezoning]* 4: 11-16.
- Ubachs, P.J.H. (2000), *Handboek voor de geschiedenis van Limburg*, Hilversum: Verloren.
- Urban Catalyst (2004) [http://www.urbancatalyst.de/...](http://www.urbancatalyst.de/)
- Vaessens, R.C.M. (2003), *Limburg aan het werk 2002*, Maastricht: Etil.
- Veldhuis, W. (2003), 'The matrix. Een strategie voor stedelijke vernieuwingsplannen', *Archis* 3: 92-95.
- Ven, G. van de (1993), *Leefbaar Laagland. Geschiedenis van de waterbeheersing en landaanwinning in Nederland*, Utrecht: Matrijs.
- Vossen, E. van, en A. Duivenvoorden (1998), 'De Toscaanse corridorregio: een door het "campanilismo" versnipperde stedenrij', pp. 309-322 in J. Hauer, B. de Pater, L. Paul en K. Terlouw (red.), *Steden en streken. Geografische opstellen voor Gerard Hoekveld*, Assen: Van Gorcum.
- Vries, B.M.A. de, en J. Th. Lindblad (2000), 'Groei en depressie: 1850-1940', pp. 253-290 in B.M.A. de Vries (red.), *Van agrarische samenleving naar verzorgingsstaat. Demografie, economie, maatschappij en cultuur in West-Europa, 1450-2000*, Groningen: Martinus Nijhoff.
- Vries, J. de (2003), 'Richtingloze ruimtelijke ordening', *Stedebouw en Ruimtelijke Ordening [themanummer Crisis]* 2: 6-9.
- Vuijsje, H. (2003), *Schuifgroen. Een wandeling langs de grens van Amsterdam* (met foto's van Marian van de Veen-van Rijk), Amsterdam/Antwerpen: Uitgeverij Contact.
- Wagt, M. van der, en J. Kürschner (2004), 'Wie is er bang voor tussenland? Het oncontroleerbare verkend', *Stedebouw en Ruimtelijke Ordening [themanummer Techno-regimes]* 2: 74-77.
- Weclawowicz, G. (1996), *Contemporary Poland. Space and society*, Londen: UCL Press.
- Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (1998), *Ruimtelijke ontwikkelingspolitiek*, Rapporten aan de regering nr. 53, Den Haag: Sdu Uitgevers.
- Wezenaar, H. (1994), *Buiten westen. Planologie op avontuur aan de stadsrand*, Den Haag: Sdu Uitgeverij.
- Wieland, J.M.H. (red.) (1989), *Kleine atlas voor de geschiedenis van de beide Limburgen*, Leeuwarden/Maastricht: Eisma.
- Wissink, B. en W. Asbeek Brusse (2003), 'Ruimtelijke ordening in een Nieuwe Geografie. Een herbezinning', *Stedebouw en Ruimtelijke Ordening [themanummer Crisis]* 2: 10-20
- Zijlma, M. (1986), *Toscane: land van kunst en cultuur. Etrusken, Middeleeuwen en Renaissance*, De Bilt: Cantecler.

Over de auteurs

302

Eric Frijters (1972) is architect en freelance redacteur. Hij studeerde bouwkunde aan de Technische Universiteit Eindhoven en de Universiteit Karlsruhe (D) en volgde onderwijs bij de Faculteit Wijsbegeerte aan de Universiteit van Amsterdam. Hij deed onderzoek naar dichtheid in het landelijk gebied en publiceerde onlangs *Farmtycoon. Ontwerponderzoek naar een AgriBusinessCluster-Park* (Wageningen 2003).

David Hamers (1971) is cultuurwetenschapper en econoom. Eind 2003 promoveerde hij aan de Faculteit der Cultuurwetenschappen van de Universiteit Maastricht op het proefschrift *Tijd voor sub-urbia. De Amerikaanse buitenwijk in wetenschap en literatuur* (Amsterdam 2003). Hij is als onderzoeker verbonden aan het Ruimtelijk Planbureau.

Rainer Johann (1972) is architect en stedenbouwkundige. Hij studeerde aan de school voor architectuur in Keulen (D) en aan de Technische Universiteit Delft. Johann werkte bij architectuur en stedenbouwkundig bureau KCAP/ASTOC (Keulen/Rotterdam), bij landschapsarchitecten Juurlink en Geluk (Rotterdam). Ook werkte hij samen met adviesbureau Urban Unlimited (Rotterdam/Brussel) en landschapsarchitecten H+N+S (Utrecht).

Juliane Kürschner (1974) is planoloog. Zij studeerde aan de Universiteit Dortmund (D) en de Universiteit Paris IV, Sorbonne (F). In verschillende verbanden is zij bezig geweest met stedelijke ontwikkeling in Europa. Nu werkt zij aan de ontwikkeling van Amsterdam bij de Dienst Ruimtelijke Ordening.

Han Lörzing (1946) is landschapsarchitect. Hij schreef boeken en artikelen over planning en ontwerp, waaronder *The Nature of Landscape, A Personal Quest* (Rotterdam 2001). Tegenwoordig werkt Lörzing als sectordirecteur bij het Ruimtelijk Planbureau en geeft hij les aan de Technische Universiteit Eindhoven.

Kersten Nabielek (1971) is architect en werkte voor BUS Architektur (Wenen, O) en MVRDV (Rotterdam). Hij studeerde bouwkunde aan de Technische Universiteit Wenen (O), School of Architecture, Portsmouth (GB) en University of Michigan, Ann Arbor (VS). In 2003 was Nabielek betrokken bij de oprichting van YEAN, een internationaal onderzoeksnetwerk met leden in Wenen, Bordeaux en Rotterdam. Hij is onderzoeker en ontwerper bij het Ruimtelijk Planbureau.

Reinout Rutte (1972) is stads- en architectuurhistoricus. Hij promoveerde aan de Faculteit der Geesteswetenschappen van de Universiteit van Amsterdam op *Stedenpolitiek en stadsplanning in de Lage Landen (12de-13de eeuw)* (Zutphen 2002). Hij is nu universitair docent bij de sectie geschiedenis aan de Faculteit Bouwkunde van de Technische Universiteit Delft.

Peter van Veelen (1977) studeerde landschapsarchitectuur aan de Wageningen Universiteit. Hij specialiseerde zich in de herstructurering van naoorlogse woonwijken vanuit het perspectief van de buitenruimte. Hij is werkzaam als landschapsarchitect.

Marijn van der Wagt (1977) werkt aan diverse aspecten van de stedelijke omgeving. Ze studeerde architectuur aan de Technische Universiteit Delft en is als historica in opleiding aan de Universiteit Leiden. Ze was werkzaam als zelfstandig onderzoeker en als adviseur duurzame bouw en stedenbouw voor bureau BOOM in Delft. Momenteel is zij als gastdocent verbonden aan de Technische Universiteit Delft.

Verantwoording afbeeldingen

De bronvermelding van de afbeeldingen staat in de bijschriften. Van de afbeeldingen die geen bijschrift hebben, volgt hier de bronvermelding, onder vermelding van het paginanummer. Alle foto's zijn gemaakt door Atelier Verborgten Land. Ze zijn genomen in 2003, behalve de foto's in Nieuwkuijk. Die zijn uit 2004.

Omslag, Iolo, bij Prato, Italië

Inleiding

p. 15, GPS-systeem Renault Laguna, bij Nieuwkuijk

p. 15, Havengebied Kopenhagen, Denemarken

p. 17, ADM-terrein, Westelijk Havengebied, Amsterdam

p. 17, ADM-terrein, Westelijk Havengebied, Amsterdam

pp. 24-25, Krakow, Polen

pp. 26-27, Havengebied Kopenhagen, Denemarken

pp. 28-29, bij Montramito, Italië

pp. 30-31, Landgraaf

pp. 32-33, ADM-terrein, Westelijk havengebied, Amsterdam

pp. 34-35, Waalwijk

Positionering

p. 41, Katowice, Polen

p. 41, Katowice, Polen

p. 45, Tilburg

p. 45, Tilburg

p. 51, Kerkrade/Landgraaf

p. 51, Zuidtangent bij Vijfhuizen

p. 53, Stellinghof, Vijfhuizen

p. 53, Tychy, Polen

Europa

pp. 80-81, Katowice, Polen

pp. 82-83, Polen: Opper-Silezië 1:250.000

p. 99, Katowice, Polen

p. 99, Sosnowiec, Polen

pp. 108-109, Havengebied Kopenhagen, Denemarken

pp. 110-111, Denemarken-Zweden: Øresund 1:250.000

p. 117, Havengebied Kopenhagen, Denemarken

p. 117, Øresundbrug, Denemarken-Zweden

p. 129, Havengebied Malmö/Limhamn, Zweden

p. 129, Havengebied Malmö/Limhamn, Zweden

pp. 132-133, bij Montramito, Italië

pp. 134-135, Italië: Arnovallei 1:250.000

Nederland

pp. 166-167, De Locht

pp. 168-169, Limburg en omgeving 1:250.000

p. 177, De Locht

p. 177, De Locht

pp. 196-197, De Hoek

pp. 198-199, Holland en omgeving 1:250.000

p. 219, Boesingheliede

p. 219, De Liede

pp. 224-225, Nieuwkuijk

pp. 226-227, Brabant 1:250.000

p. 255, Son

Conclusie

p. 263, Katowice, Polen

p. 263, Heerlen

p. 265, Havengebied Kopenhagen, Denemarken

p. 265, ADM-terrein, Westelijk Havengebied, Amsterdam

p. 267, Iolo, bij Prato, Italië

p. 267, Nieuwkuijk

303

Colofon

Tussenland is het eindproduct van Atelier Verborgen Land (AVL), dat van 1 maart 2003 tot 1 maart 2004 onderzoek deed in opdracht van het Ruimtelijk Planbureau.

Atelier Verborgen Land bedankt:

L. Albrechts, D. Babalis, G. Bianchi,
G. Borger, R. Bothof, M. Brachi,
H. van der Cammen, B. Davy, M. Dehaene,
A. Delbono, S. Denko, K. Faber,
B. Domański, P. Giovannini, H. Groen,
E. ten Heuvelhof, M. Honselaar, J. Houwer,
T. Janowski, J. Janssen, A. Jolles,
H. Keizer, E. Kerremans, G. Koolen,
J. Lambooy, A. Lodder, K. Mateja,
B. de Mulder, T. van Nieuwkoop,
R. Olszewski, W. de Poel, A. Poggiali,
A. Ratti, A. Reijndorp, M. Reinders,
M. Somers, F. van der Steen, L. Stiller,
K. Tarasek, C. Tangkjaer, P. Vannucchi,
I. van Veen, B. Vendrig, J. Voorstenbosch,
E. Vos, E. van Vossen, L. Wiersma,
A. Wyzykowski, C. Zedda, A. van Zeulen
en T. Zwanikken.

Dank ook aan alle medewerkers van het Ruimtelijk Planbureau die ons hebben bijgestaan en geadviseerd, met name Hans van Amsterdam, Huib den Boer, Marnix Breedijk, Sjoerd van der Leij, Christa Lübke, Gisela Mohaboe, Frank van Oort, Otto Raspe, Johan van der Schuit, Jan Schuur, Femke Verwest en Ries van der Wouden.

Onderzoek

Eric Frijters, David Hamers,
Rainer Johann, Juliane Kürschner,
Kersten Nabielek, Reinout Rutte,
Peter van Veelen, Marijn van der Wagt

Projectassistentie

Susy Soekimin

Grafische ondersteuning

Jacopo Tenani, Christina Tölle

Kaarten, modellen, tabellen,

diagrammen en grafieken

Atelier Verborgen Land

Foto's

Atelier Verborgen Land

Projectcoördinatie

Han Lörzing

Eindredactie

Simone Langeweg

Grafisch ontwerp

Typography Interiority & Other Serious
Matters, Den Haag

Druk

Drukkerij Die Keure, Brugge

Productie

Typography Interiority & Other Serious
Matters, Den Haag en NAi Uitgevers,
Rotterdam

© 2004 NAi Uitgevers, Rotterdam/
Ruimtelijk Planbureau, Den Haag

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijk toestemming van de uitgever. Voor zover het maken van reprografische veeelvoudingen uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16 h Auteurswet 1912 dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.reprorecht.nl). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) kan men zich wenden tot de Stichting PRO (Stichting Publicatie- en Reproductierechten Organisatie, Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.cedar.nl/pro).

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Beeldrecht te Amsterdam

© 2004, c/o Beeldrecht Amsterdam

NAi Uitgevers is een internationaal georiënteerde uitgever, gespecialiseerd in het ontwikkelen, produceren en distribueren van boeken over architectuur, beeldende kunst en verwante disciplines.

www.naipublishers.nl

ISBN 90 5662 373 7