



Planbureau voor de Leefomgeving

Verdichting

Verleden en toekomst

19 januari 2011 | Maarten Hajer



Planbureau voor de Leefomgeving

Inhoud

1. Waarom verdichting?
2. Waar staan we?
3. Welk perspectief hebben we?

19 januari 2011 | Maarten Hajer



1. Waarom verdichting?

- Het compact houden van het stedelijk gebied is al decennialang een leidend principe in het Nederlandse verstedelijkingsbeleid.
- In het verleden werd de verstedelijkingsagenda geleid door doelstellingen in verband met het milieu en de mobiliteit.
- Nieuwe reden: meerwaarde voor de economische ontwikkeling van steden.

Milieu: openhouden van het landschap

Bundeling en verdichting van de verstedelijking heeft er aan bijgedragen dat natuur en landschap zijn gespaard (PBL - Balans van de Leefomgeving 2010).



Mobiliteit: compacte verstedelijking zorgt voor directe nabijheid

Rond de grote IC-stations is het autogebruik van werknemers minder dan de helft van het gebruik op de klassieke snelweglocaties (PBL 2009).



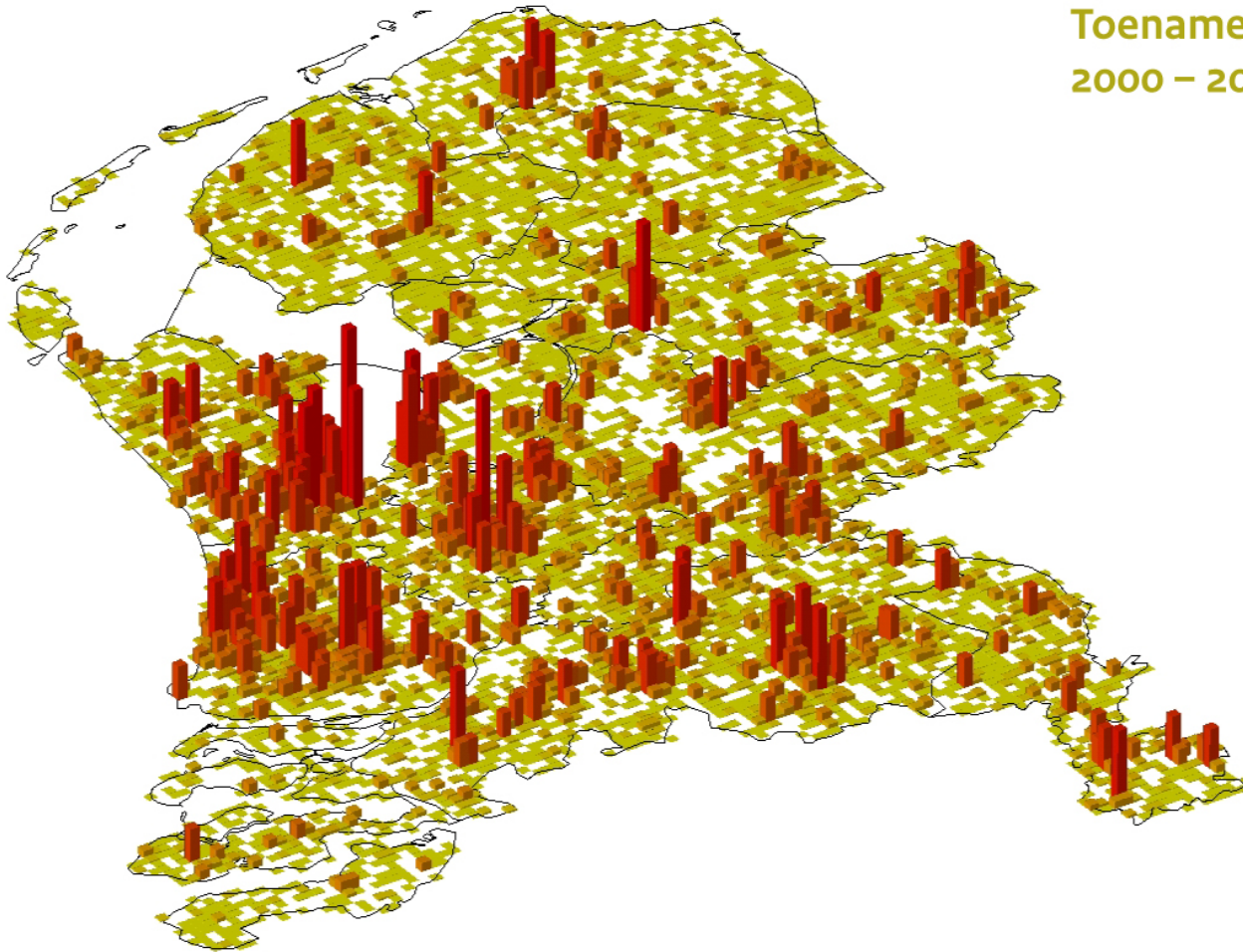
Economie: steden zijn de motor van de economie

Een hogere urbanisatiegraad bevordert de ontwikkeling van de werkgelegenheid (PBL 2010).





Toename van banen, 2000 – 2008



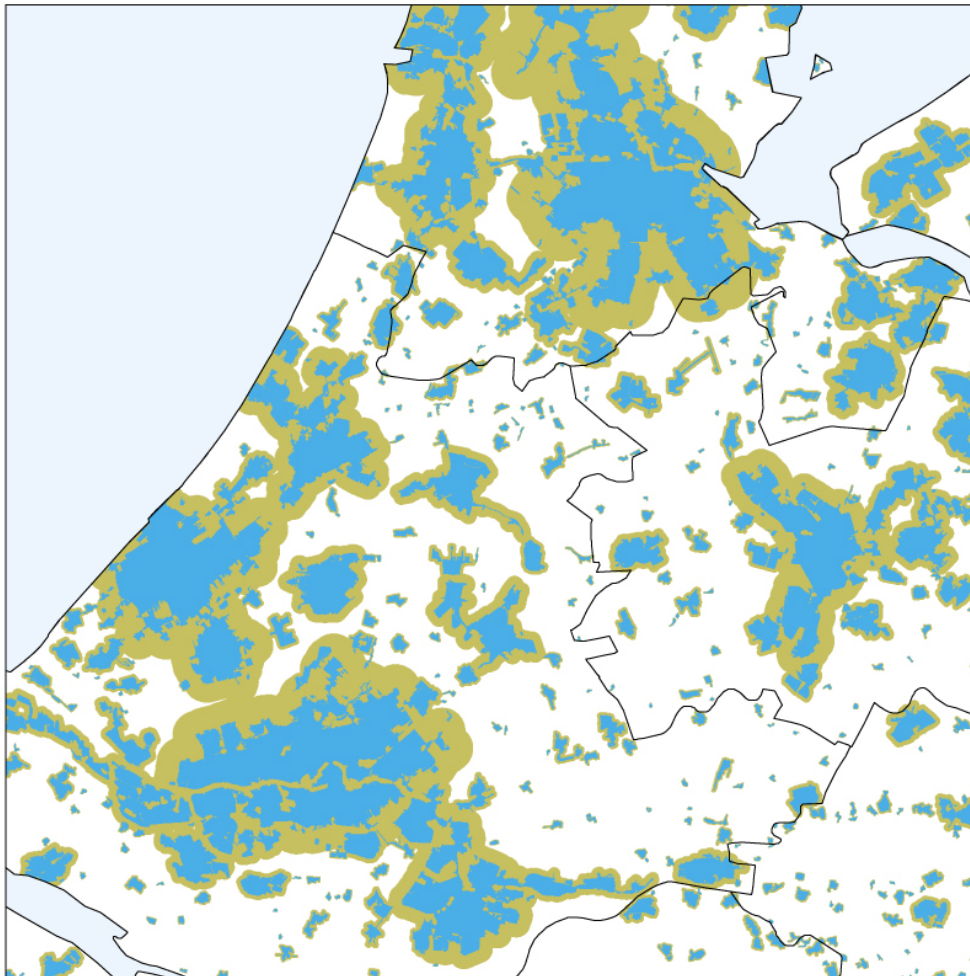


2. Waar staan we?



- PBL-onderzoek: empirische analyse van de ontwikkeling van het aantal woningen, banen en inwoners 1996-2008.

Onderzoeksvragen:

- Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan?
- Op welke soorten locaties in het stedelijk gebied heeft veel verdichting plaatsgevonden?

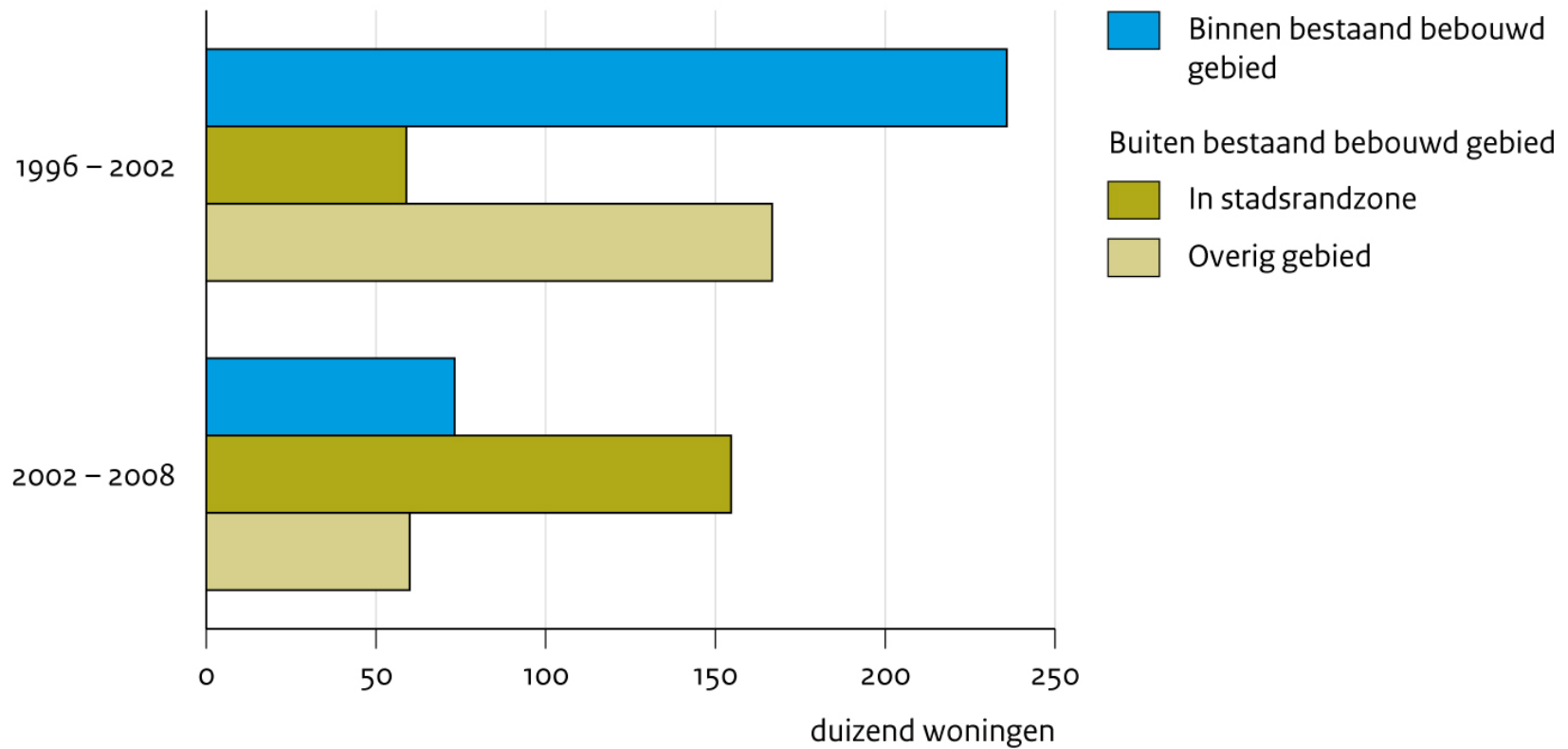


Bebouwd gebied en stadsrandzone, 2000

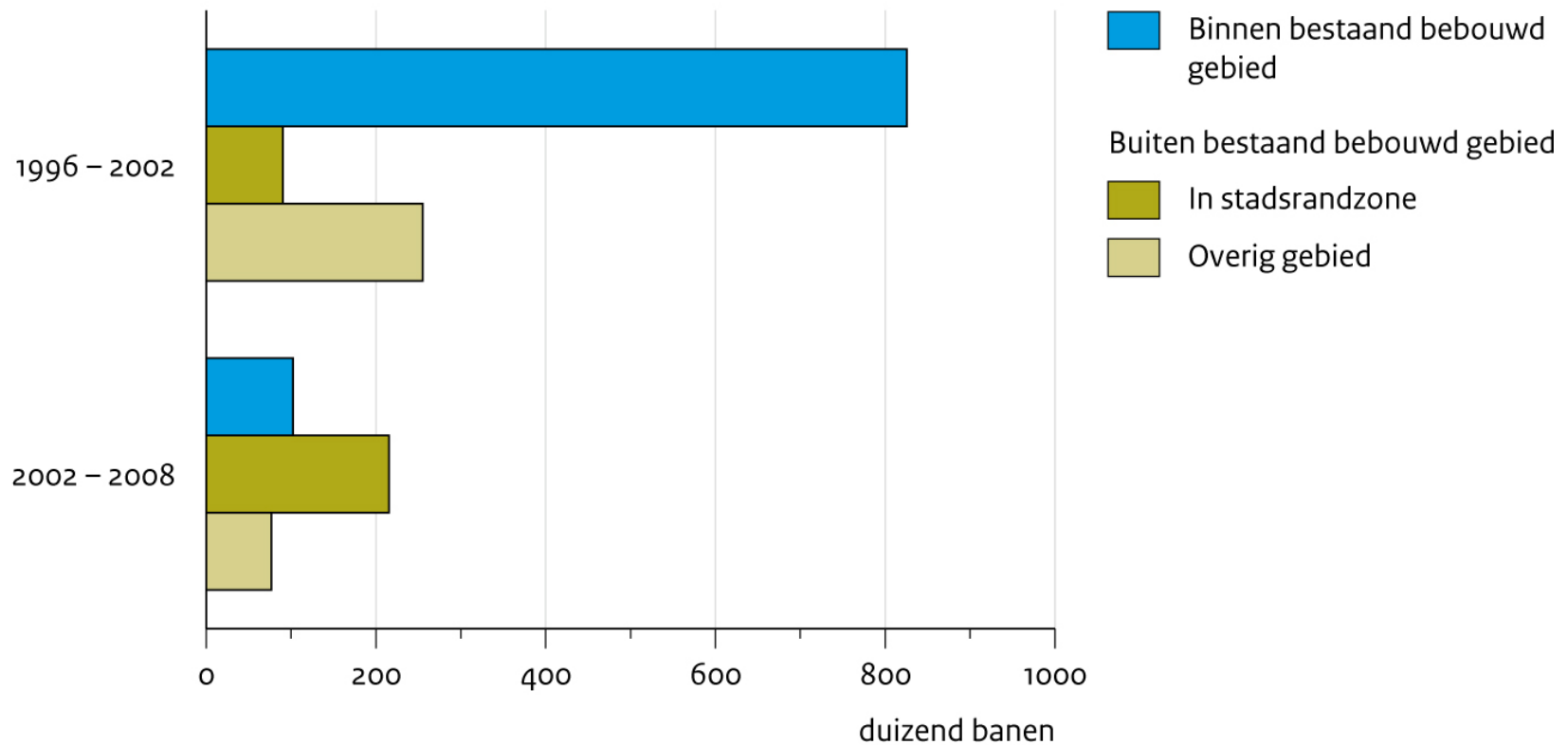
-  Bebouwd gebied
-  Stadsrandzone

0  20km

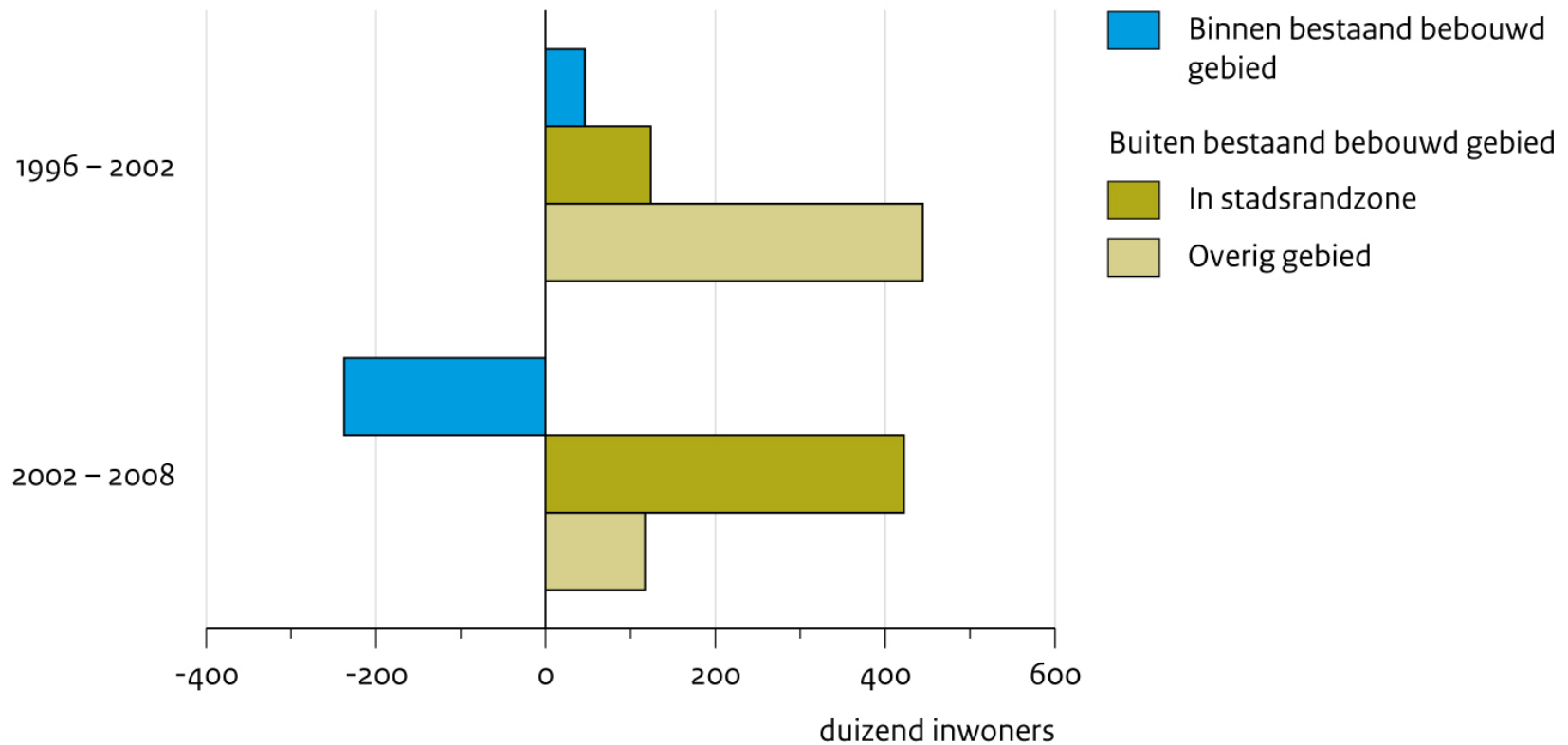
Verandering aantal woningen per gebied



Verandering aantal banen per gebied



Verandering aantal inwoners per gebied





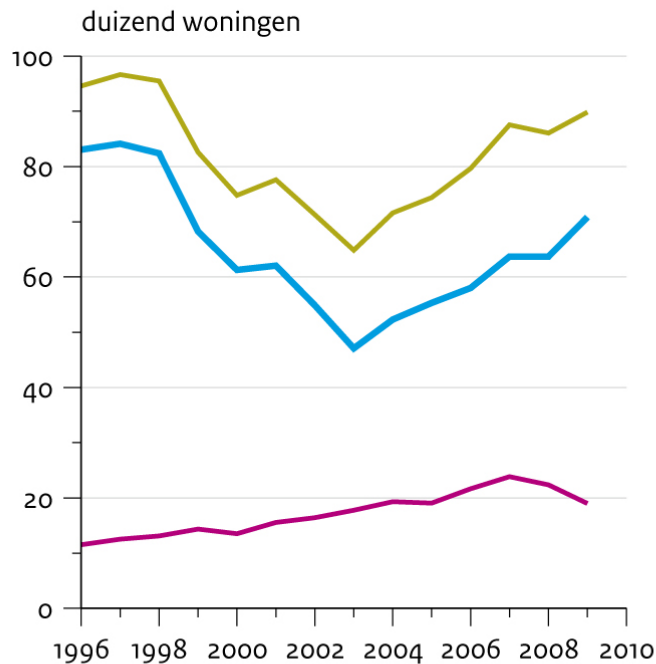
Waar staan we?

- Het gaat niet zo goed met de verdichting binnen het bestaand bebouwd gebied. Er is significant minder verdichting, deels ook verdunning, in de tweede periode (2002 – 2008).
- Hoe komt dat?

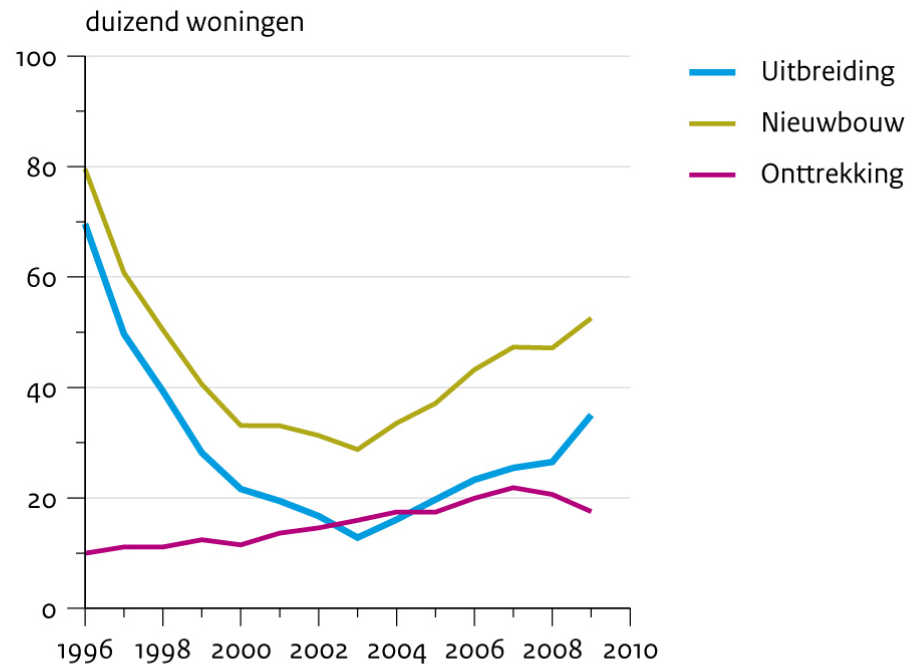
Daling van de uitbreiding van de woningvoorraad

Verandering woningvoorraad

Totaal

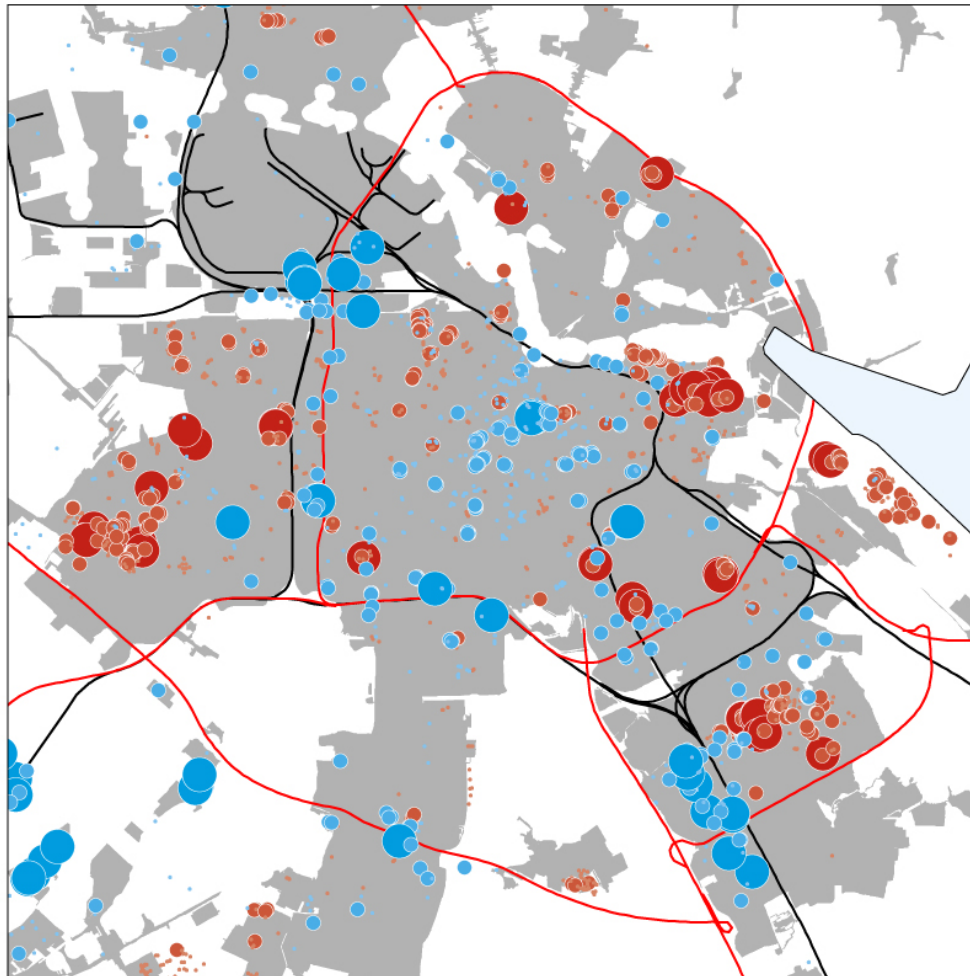


Binnen bestaand bebouwd gebied in 1996



Veel stedelijke uitleg in de periode 2002 – 2008

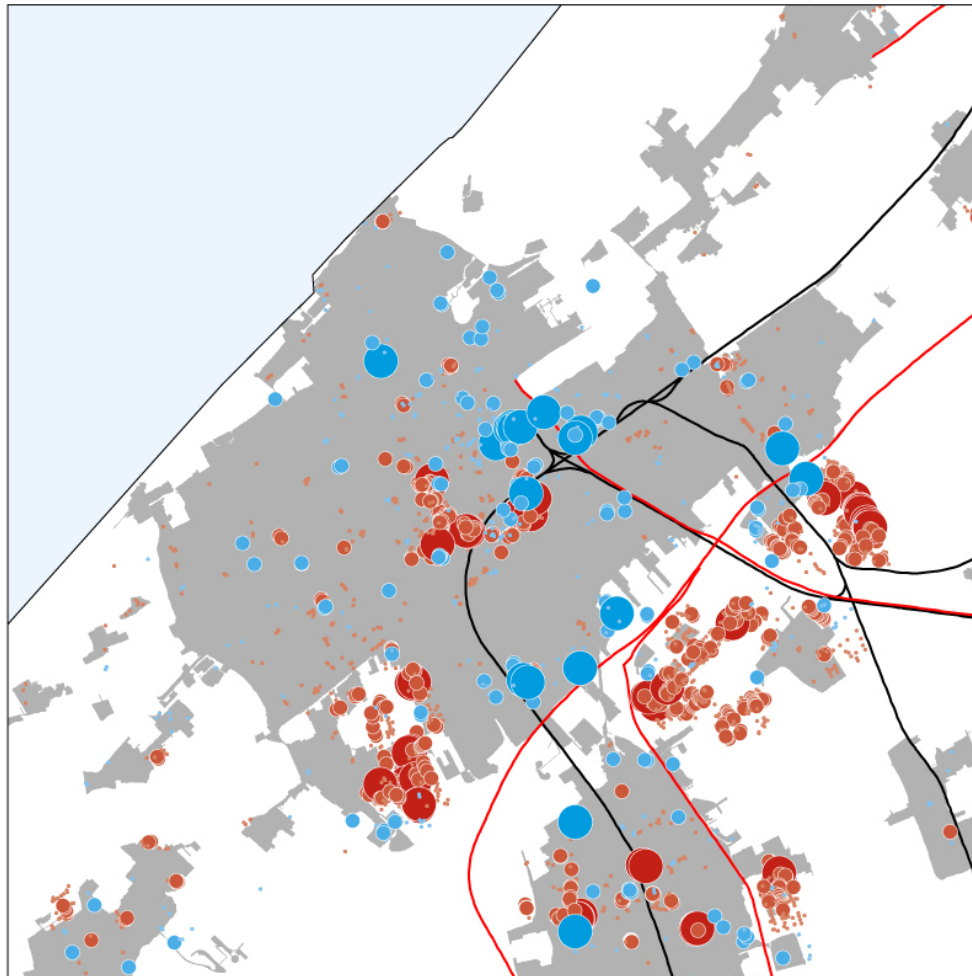




Toename inwoners en banen Amsterdam, 1996 – 2008

- Inwoners
- Banen
- Bestaand bebouwd gebied, 2000
- Snelwegen
- Spoorwegen

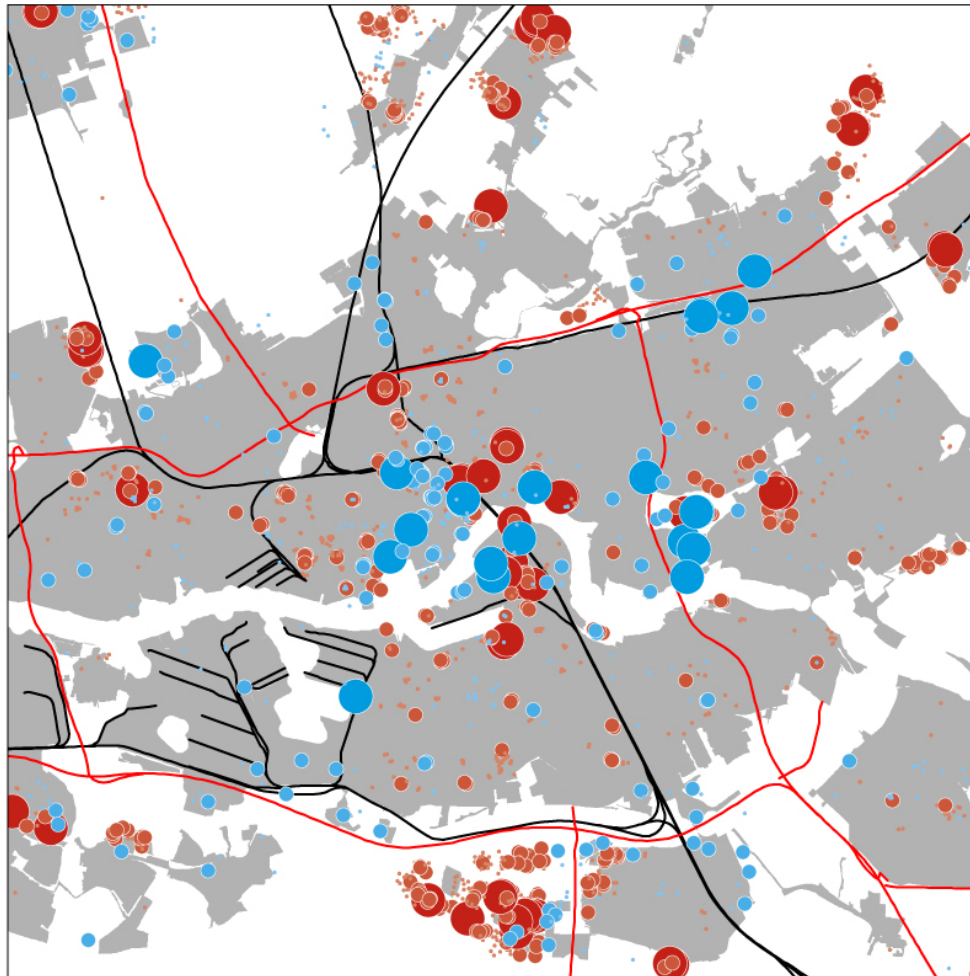
0 8km



Toename inwoners en banen Den Haag, 1996 – 2008

- Inwoners
- Banen
- Bestaand bebouwd gebied, 2000
- Snelwegen
- Spoorwegen

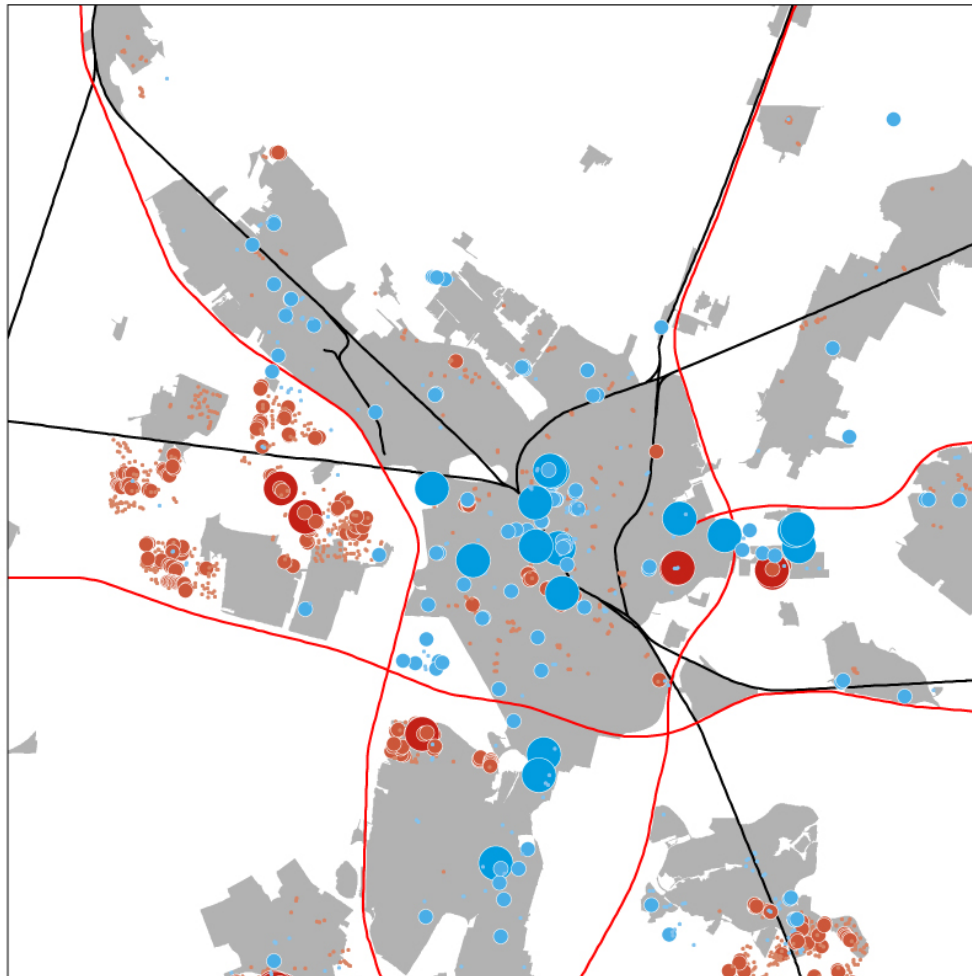
0 8km



Toename inwoners en banen Rotterdam, 1996 – 2008

- Inwoners
- Banen
- Bestaand bebouwd gebied, 2000
- Snelwegen
- Spoorwegen

0 8km



Toename inwoners en banen Utrecht, 1996 – 2008

- Inwoners
- Banen
- Bestaand bebouwd gebied, 2000
- Snelwegen
- Spoorwegen

0 8km

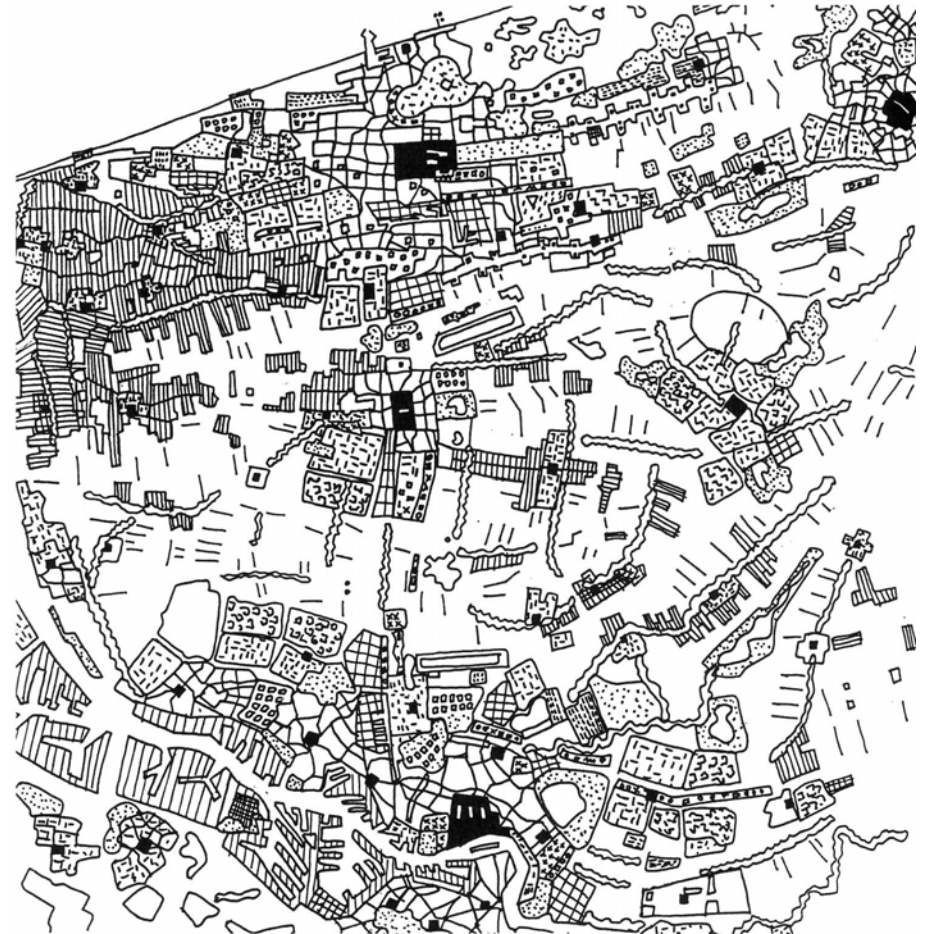


Bevindingen kaartanalyse

- Ruimtelijke patronen binnen het bestaand bebouwd gebied verschillen per stad.
- Duidelijke scheiding tussen verdichtingslocaties voor inwoners en verdichtingslocaties voor banen.
- Ook veel verdichting buiten de binnenstad.

3. Welk perspectief hebben we?

- De toekomst van de stad ligt in de regio.
- Drie opmerkingen.



I. Ruimte voor verdichting

Ruimte voor verdichting is niet alleen te vinden in centrumgebieden van grote steden, maar ook in kleinere gemeenten en op goed bereikbare locaties buiten de binnenstad (bijvoorbeeld rond voorstadstations).

Kwaliteit van milieus is van Groot belang

Stad is een palet:
diversiteit van sterke milieus



II. Afstemming infrastructuur en bebouwing

Voor een optimale bereikbaarheid en een goede afstemming tussen infrastructuur en bebouwing ligt het voor de hand de (toekomstige) verdichting te meten met hulp van bereikbaarheidswaarden in plaats van binnen/buiten bestaand bebouwd gebied.

Stedenbaan:
Invloedsgebieden per station

