

5 – De aantrekkelijke stad als bouwsteen voor groei

Marten Middeldorp
Francine Burema

Steden die een gunstige ligging combineren met stedelijke voorzieningen blijken de grootste aantrekkingskracht te hebben op huishoudens (Marlet, 2009). Aantrekkelijke steden zijn veilige steden met veel woonattracties (zoals winkels, cultuur en horeca) in de stad, natuur in de buurt en volop werk op een acceptabele reisafstand. Daarbij is de reisbereidheid van mensen van belang voor de schaal waarop de voordelen zich voordoen. Stedelijke voorzieningen hebben mensen graag in de buurt van hun huis, zodat ze er op ieder moment spontaan van kunnen genieten. Restaurants serveren dus niet alleen eten, en theaters verzorgen niet alleen optredens: horeca, cultuur en andere stedelijke attracties trekken ook mensen naar de stad. Voor werk is de reisbereidheid groter: volle treinen en files tijdens de ochtendspits (ook ná corona) bewijzen dat veel mensen bereid zijn om naar een andere stad te reizen voor werk. De regionale arbeidsmarkt van de Kennisregio aan Zee, vertegenwoordigd door de topsectoren, was onderwerp van hoofdstuk 3. In dit hoofdstuk besteden we aandacht aan de mate waarin de steden in de Kennisregio scoren op de indicatoren achter het model van de aantrekkelijke stad, zoals die jaarlijks terugkeren in de Atlas voor gemeenten, aangevuld met een aantal gerelateerde indicatoren. De indicatoren hebben we naar thema gerangschikt. De indicatoren passen ook goed bij de gidsprincipes voor een sociaal-ecologisch inclusief kennisecosysteem en brede welvaart, maar de aansluiting is niet direct. Per thema verwijzen we naar de gidsprincipes uit hoofdstuk 4.

De beleidsmatige relevantie van aantrekkelijke woonsteden is evident. Aantrekkelijke steden doen het economisch beter – mede doordat deze steden een beter opgeleide, creatieve beroepsbevolking aantrekken (Glaeser, 2003; Florida, 2002). Wonen volgt niet alleen werken, werken volgt ook wonen (Hoogstra et al, 2017). Bedrijven vestigen zich in aantrekkelijke woonsteden, omdat ze er productievere medewerkers vinden. Daarnaast besteedt de creatieve, hoogopgeleide bevolking meer geld in de lokale economie, wat weer werk creëert aan de onderkant van arbeidsmarkt (trickle down). Daarmee zijn aantrekkelijke woonsteden vaak ook steden die voldoen aan de ruimtelijke condities voor een sociaal-ecologisch inclusief kennisecosysteem en brede welvaart.

Indicatoren

Een historische binnenstad, een groot cultuuraanbod, lage criminaliteit, goede bereikbaarheid van werk en een natuurlijke ligging zijn niet gemakkelijk in één stad te verenigen. De aantrekkelijkste woonstad van Nederland zou veel cultuur en horeca in een historische binnenstad combineren met voldoende koopwoningen, weinig criminaliteit en veel werk én natuur in de buurt – te bereiken zonder tijdsverlies door files. Zo'n stad bestaat niet. Desondanks, of misschien juist wel daarom, is het van belang de steden in de Kennisregio aan Zee te benchmarken op individuele indicatoren die een beeld geven van aspecten van de aantrekkelijkheid van steden op creatieve, goed opgeleide mensen.

Bereikbaarheid (GP 3)

Voor veel voorzieningen is het voor het nut of plezier dat iemand eraan kan beleven van belang of de voorziening aanwezig is in de eigen stad. Zo gaan mensen met name naar cafés en restaurants in hun eigen stad, gaan kinderen naar school in de eigen stad en zieken naar de dokter in hun eigen stad. Het voorzieningenniveau in de stad bepaalt in zo'n geval dus hoe aantrekkelijk een stad is om in te wonen.

Voor werkgelegenheid is het aanbod in een stad van belang, maar is het aanbod in de omgeving over het algemeen belangrijker. Een persoon die op zoek is naar een baan kijkt hoogstwaarschijnlijk verder dan zijn eigen woonplaats en is tot op zekere hoogte bereid om naar andere plekken te reizen voor een baan. En andersom zoeken bedrijven niet per se naar werknemers uit de stad waar ze gevestigd zijn.

Voor de aantrekkelijkheid van een stad is daarom vooral van belang hoeveel banen of werknemers er te bereiken zijn binnen een acceptabele reisafstand, en dit aantal is een veelvoud van de werkgelegenheid in de stad.

Abeelding 5.1 laat zien dat de omvang van de werkgelegenheid verschilt afhankelijk van of het gaat om de werkgelegenheid binnen een gemeente of de bereikbare werkgelegenheid vanuit diezelfde gemeente. De werkgelegenheid in Rotterdam is groter dan gemiddeld (weergegeven met een horizontale stippellijn); de steden in de Kennisregio hebben een kleiner dan gemiddeld aantal banen per hoofd van de beroepsbevolking. Bij de bereikbaarheid van banen gaat het in beginsel om de bereikbaarheid van werk vanuit de gemeente, vanuit het perspectief van de inwoners (huishoudens). Oftewel: hoe goed kunnen mensen die in de betreffende gemeente wonen een gevarieerd aanbod banen in die gemeente en andere gemeenten in de omgeving bereiken? De bereikbaarheid van banen is gebaseerd op de gemiddelde reistijdwaardering van Nederlandse werknemers, waarbij in dit geval is gerekend met de reistijden per auto in de spits. De scores zijn relatief ten opzichte van de gemeente met de beste bereikbaarheid (= 100) en er is gecorrigeerd voor reistijdverlies door files. Hoewel alle gemeenten in de Kennisregio aan Zee lager dan gemiddeld scoren op werkgelegenheid binnen de gemeente, hebben ze een bovengemiddelde baanbereikbaarheid. Doordat Rotterdam zelf een grote werkgelegenheid heeft, maar minder centraal in de Randstad ligt dan de andere steden in de Kennisregio scoort de stad beduidend minder gunstig op baanbereikbaarheid.

Bereikbaarheid is voor bedrijven ook van belang, in het bijzonder voor kennisintensieve bedrijven. Kennisintensieve productie en dienstverlening vergt immers geschoold personeel (human capital). Een goede bereikbaarheid zorgt dus voor een grotere pool van (potentieel) geschikt personeel. Om specifiek te kijken naar hoe aantrekkelijk de arbeidsmarkt van de Kennisregio aan Zee is als vestigingsregio voor hoogopgeleiden, is de baanbereikbaarheid voor hoogopgeleiden in Figuur 5.2 in beeld gebracht. Alle gemeenten in de Kennisregio hebben een bovengemiddelde bereikbaarheid van hooggeschoolde banen. Net als met de Baanbereikbaarheid zijn deze scores relatief ten opzichte van de hoogst scorende gemeente (=100) (afb. 5.2).

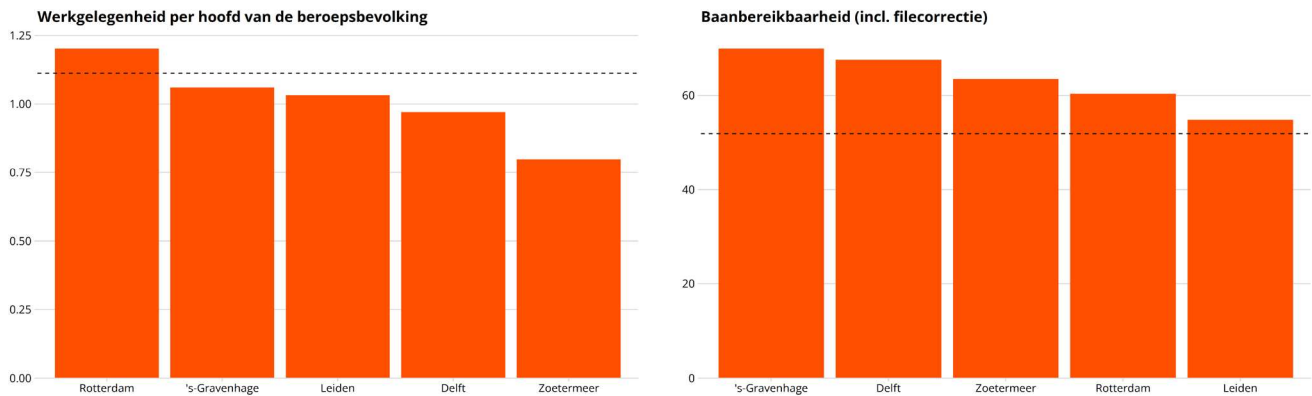


FIG. 5.1 Werkgelegenheid binnen gemeente (links) en bereikbaar (auto) vanuit een gemeente (rechts)

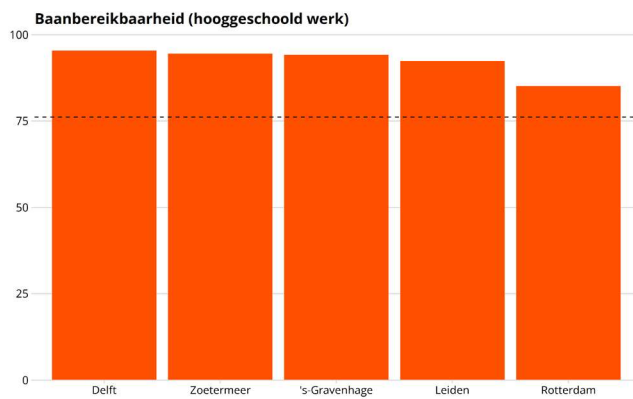


FIG. 5.2 Bereikbare banen van hoog beroepsniveau t.o.v. bereikbare beroepsbevolking met hoog opleidingsniveau

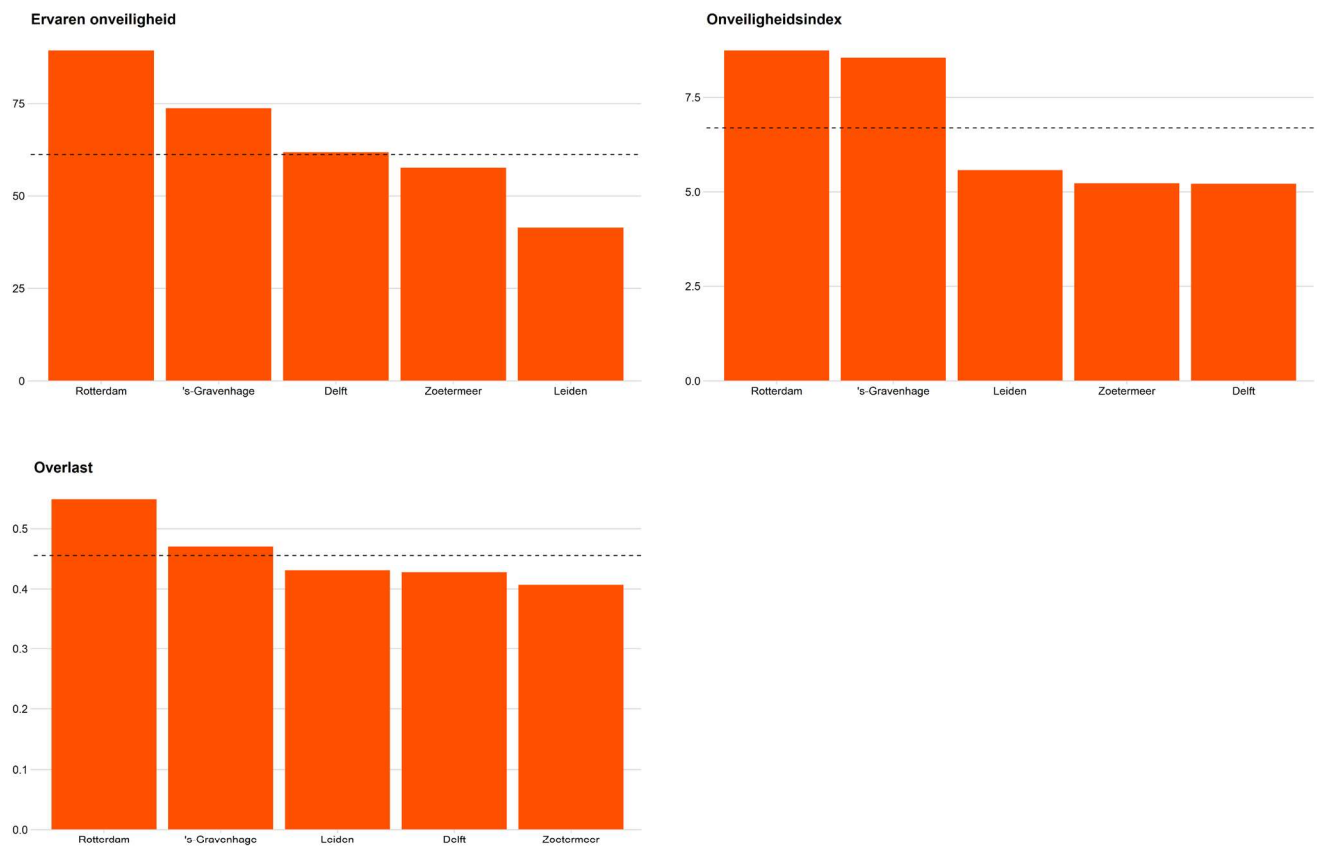
Veiligheid (GP 4)

Een leefbare en inclusieve stad is één van de vier gidsprincipes voor een sociaal-ecologisch inclusief kennisecosysteem en brede welvaart (i.e. Gidsprincipe 4). Veiligheid is een van de belangrijkste peilers van leefbaarheid.

De indicatoren die hieronder worden besproken bieden verschillende perspectieven op de veiligheid van steden. De ervaren onveiligheid geeft de mate weer waarin mensen zich onveilig voelen in hun stad. Dit is een samengestelde index op basis van de Veiligheidsmonitor. Deze indicator geeft dus het gevoel van mensen weer. De indicator Overlast doet hetzelfde voor ervaren overlast: het geeft de mate weer waarin mensen overlast (van anderen) ervaren in hun woonomgeving. Dit is eveneens een samengestelde index op basis van de Veiligheidsmonitor. De Onveiligheidsindex geeft een beeld van de objectieve veiligheid. De Onveiligheidsindex wordt bepaald aan de hand van het aantal geweldsmisdrijven en vernielingen in de gemeente. In alle drie de gevallen geldt dat een hoge score ongunstig is (i.e. minder veilig, meer overlast).

Samen laten deze indicatoren het beeld zien dat het in Rotterdam en Den Haag minder veilig is dan gemiddeld in de vijftig grootste steden van het land, terwijl het in de andere drie gemeenten in de Kennisregio aan Zee juist veiliger is / wordt ervaren. Opvallend is dat objectief gezien Rotterdam en Den Haag ongeveer gelijk scoren, maar dat de ervaren onveiligheid en ervaren overlast in Rotterdam veel groter is. Omgekeerd is bij Leiden juist opvallend dat het hier objectief gezien iets onveiliger is dan in Delft en Zoetermeer, maar dat mensen zich hier juist erg veilig voelen (afb. 5.3).

FIG. 5.3 Veiligheid weergegeven in drie indicatoren

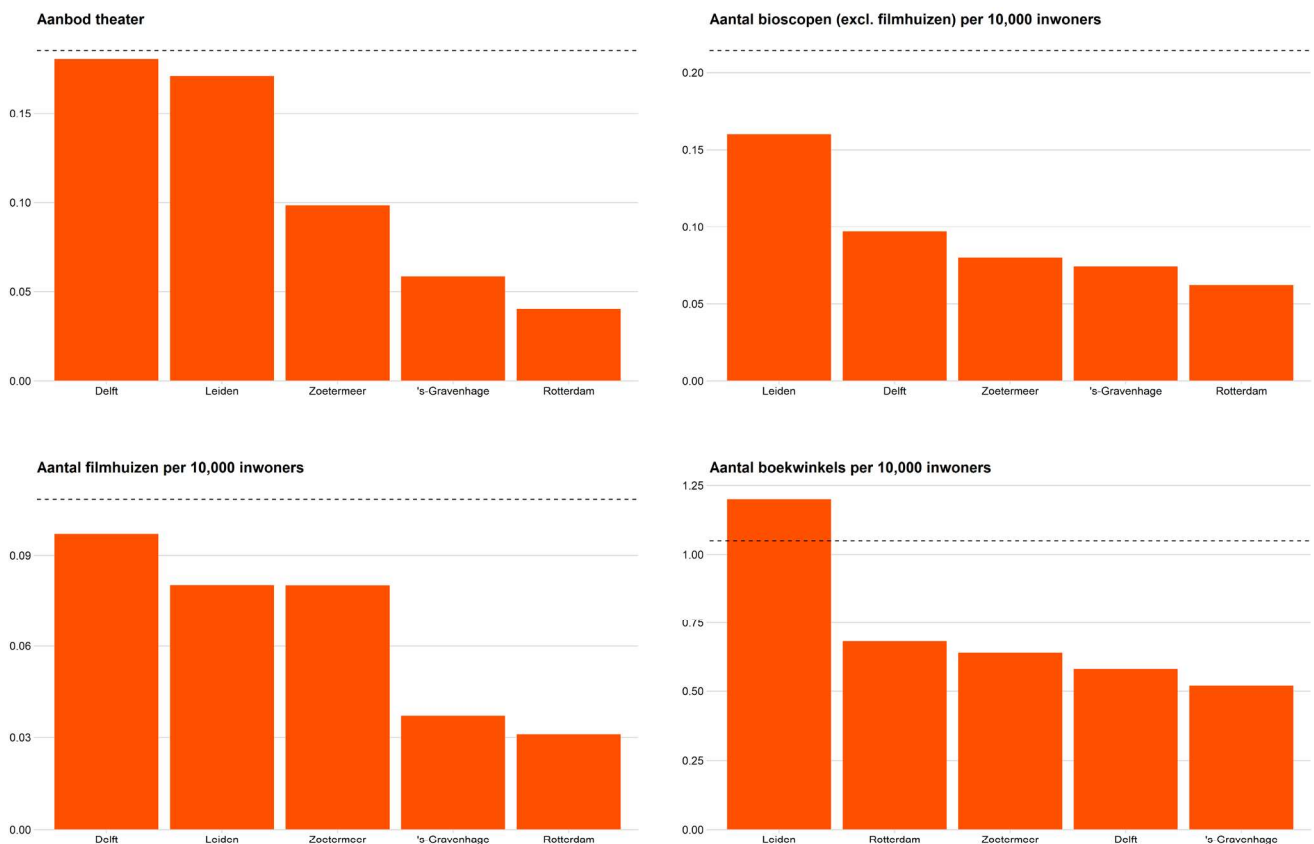


Cultuur (GP 4)

De aanwezigheid van culturele voorzieningen oefent een aantrekkingskracht uit op creatieve, opgeleide mensen en steden met een creatieve, hoogopgeleide bevolking groeien economisch sterker (Marlet, 2009). De aanwezigheid van culturele voorzieningen is dan ook een belangrijke factor voor de aantrekkelijkheid van steden. Het thema past het beste bij gidsprincipe 4: leefbare en inclusieve steden. De ongunstige scores van de steden in de Kennisregio aan Zee op indicatoren voor het aanbod van verschillende vormen van cultuur zijn in dat opzicht opvallend. Op alle indicatoren in onderstaande overzicht is het aanbod in bijna alle steden kleiner dan gemiddeld in grote(re) Nederlandse steden. Alleen in Leiden is het aantal boekwinkels per 10.000 inwoners groter dan gemiddeld.

Opvallend is verder de positie van Rotterdam en Den Haag. Juist in grotere steden, zoals deze twee, zou in principe meer draagvlak moeten zijn voor een breed aanbod van culturele activiteiten door de grotere bevolking en centrumfunctie binnen de regio. Op basis van onderstaande indicatoren blijkt dat dit voor Rotterdam en Den Haag zich momenteel niet uit in een groter aanbod van culturele activiteiten (afb. 5.4).

FIG. 5.4 Culturele voorzieningen (theatervoorstellingen, aantal bioscopen en filmhuizen, aantal boekwinkels)beroepsbevolking met hoog opleidingsniveau



Horeca (GP 4)

Aantrekkelijke steden hebben een groot en divers aanbod van horeca. In dit kader lichten we drie indicatoren uit: de culinaire kwaliteit en diversiteit en het aanbod aan cafés. De culinaire kwaliteit is de score voor de aanwezigheid van kwaliteitsrestaurants (gebaseerd op de Lekker restaurantgids en de aan restaurants toegekende Michelin-sterren) per 50.000 inwoners. De culinaire diversiteit is het gewogen gemiddelde aantal verschillende keukens dat vanuit het uitgaanscentrum binnen een straal van vijfhonderd meter bereikt kan worden op basis van eet.nu. Het aanbod cafés is het aantal cafés per 10.000 inwoners.

In tegenstelling tot de hierboven genoemde culturele voorzieningen, is het aanbod van horeca in de Kennisregio aan Zee relatief groot. Alleen Zoetermeer, een zogenoemde New Town heeft een relatief klein aanbod ten opzichte van andere steden in de Kennisregio aan Zee en andere grote(re) steden in Nederland. Reden hiervoor kan zijn dat New Towns tijdens het groeikernenbeleid van de jaren zestig en zeventig werden aangewezen om de groei in vraag naar woningen als gevolg van de babyboom in goede banen te leiden en te voldoen aan de behoefte aan suburbaan wonen. De nadruk in deze steden lag dan ook op het creëren van woonruimte, waarbij voor het voorzieningenniveau vaak werd gericht op andere steden (afb. 5.5).

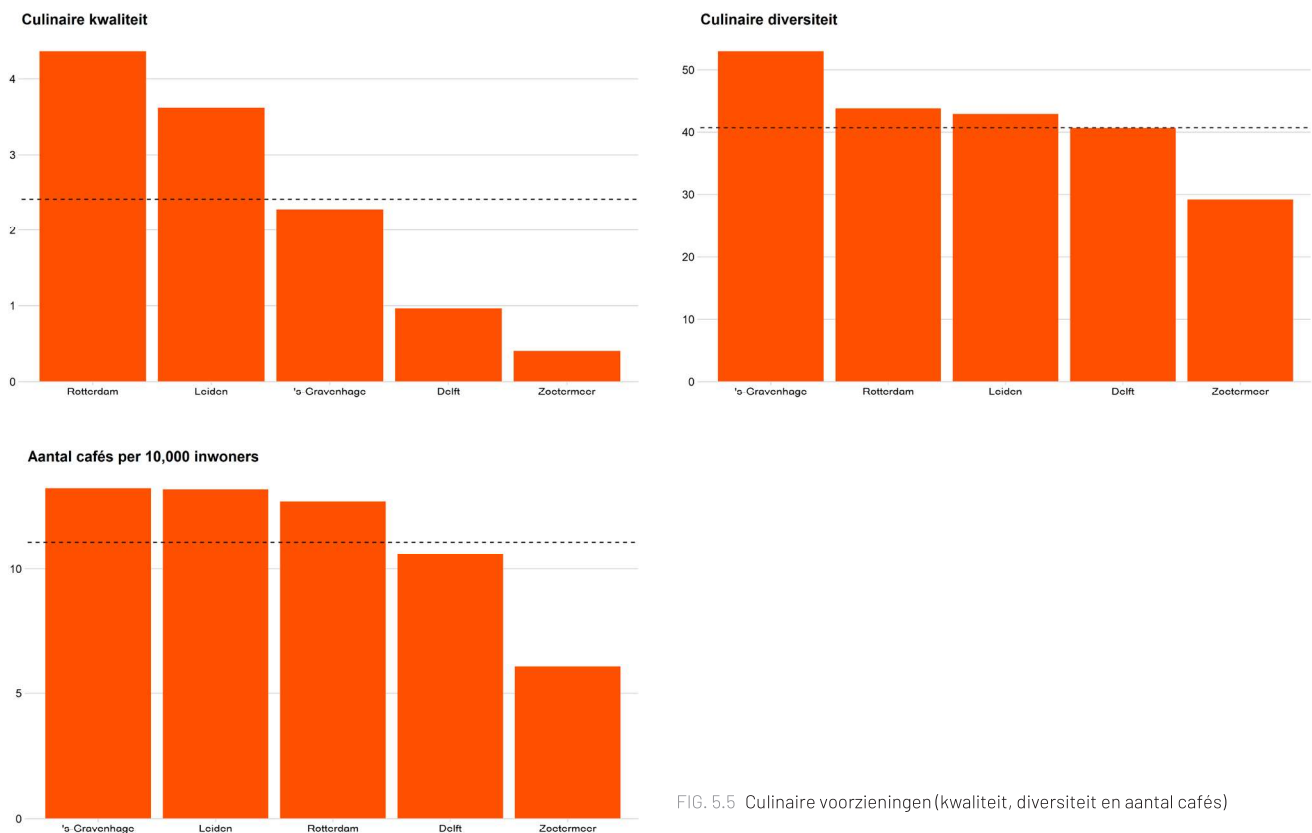


FIG. 5.5 Culinaire voorzieningen (kwaliteit, diversiteit en aantal cafés)

Historie (GP 3 & 4)

Een stad met 'versteende geschiedenis' wordt door veel mensen aantrekkelijker gevonden. Denk bijvoorbeeld aan de populariteit van jarendertig-woningen en historische binnensteden. Zoals te zien in Figuur 6, zijn er een aantal gemeenten in de Kennisregio aan Zee met een relatief hoog aandeel vooroorlogse woningen (Den Haag, Leiden en Rotterdam) en kent Leiden een relatief hoog aantal rijksmonumenten en Delft een relatief hoog aantal beschermde stadsgezichten. Ook hier valt Zoetermeer op: er is weinig historie – hetgeen voor een New Town niet vreemd is (afb. 5.6).

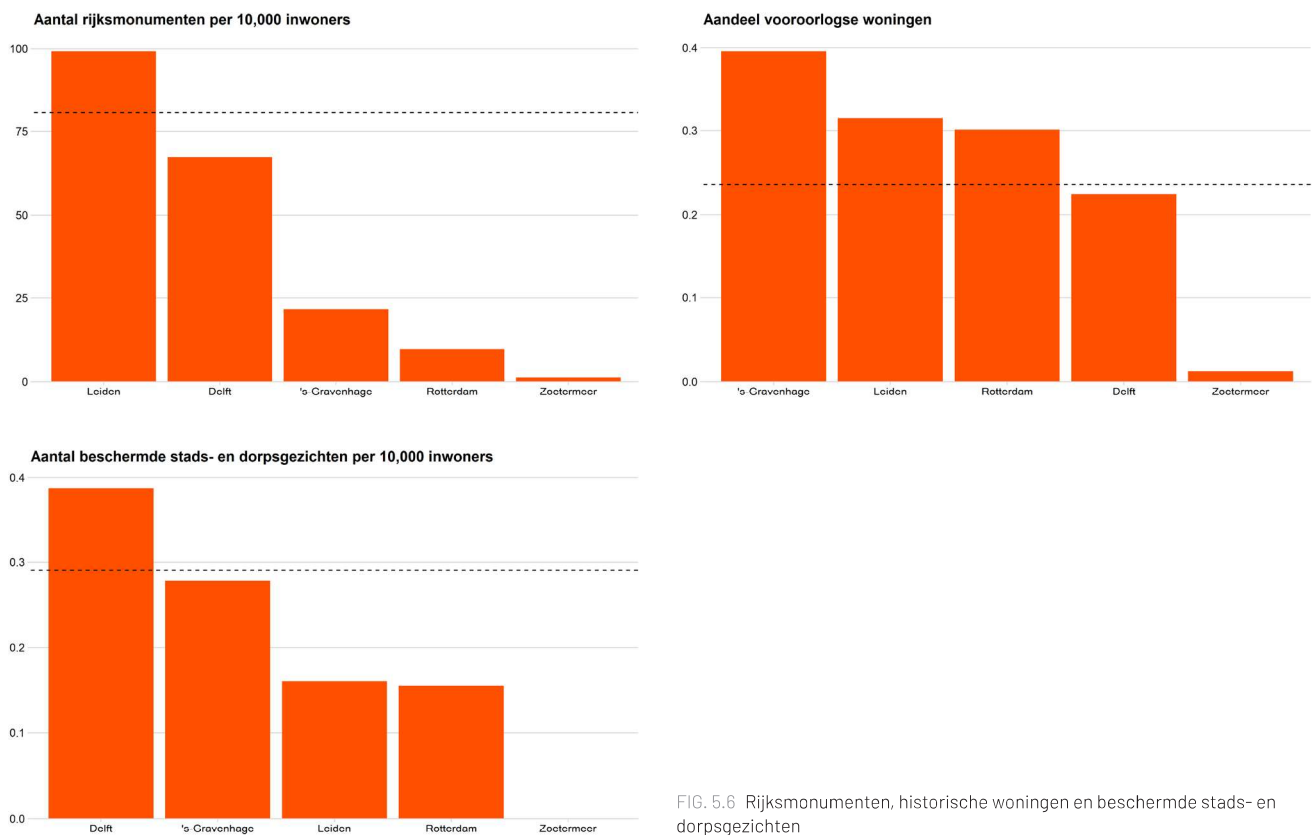
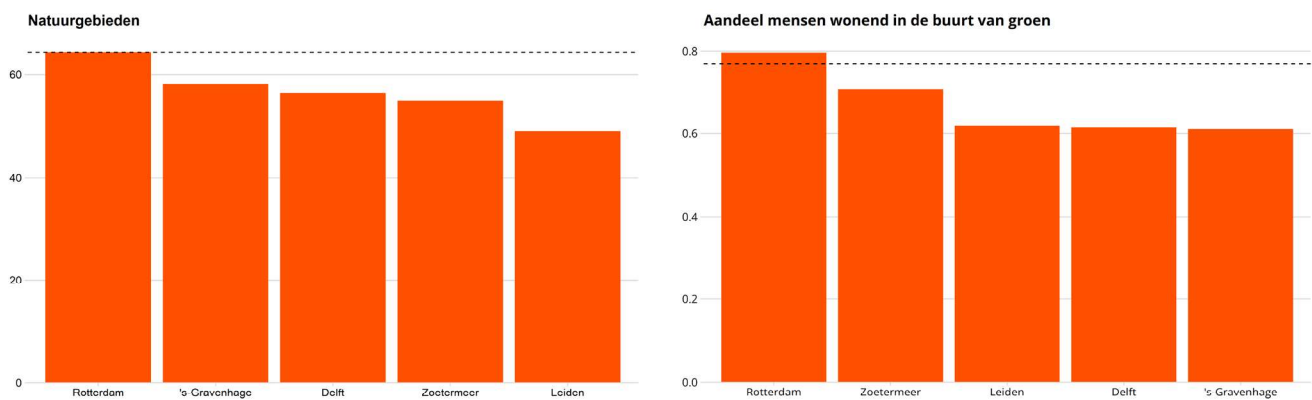


FIG. 5.6 Rijksmonumenten, historische woningen en beschermde stads- en dorpsgezichten

Natuur (GP 1 & 2)

Een groene woonomgeving en natuur in de omgeving dragen bij aan de woonaantrekkelijkheid van steden. Dit sluit goed aan bij Gidsprincipes 1 (Natuurlijke landschap als basis) en 2 (Metropolitaan landschaps- en natuurnetwerk). We lichten twee indicatoren uit: de nabijheid van natuurgebieden en het aandeel van de bevolking dat woont in de nabijheid van groen (binnen 200 m van klein groen, zoals parkjes, en/of 1000 m van groot groen, zoals bos of duin). Rotterdam blijkt een relatief groene gemeente; er is relatief veel natuur binnen een acceptabele reisafstand en er wonen bovengemiddeld veel mensen in de nabijheid van groen. In de overige steden van de Kennisregio is de bereikbaarheid van natuur en de nabijheid van groen minder gunstig (afb. 5.7).

FIG. 5.7 Nabijheid van en aandeel mensen wonend in de buurt van groen

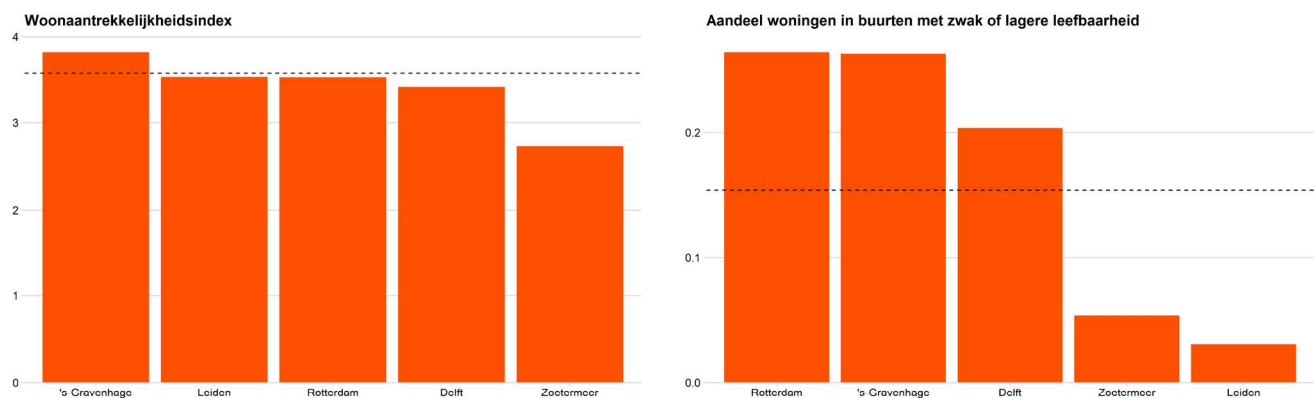


Conclusie: woonaantrekkelijkheid en leefbaarheid van steden in de Kennisregio aan Zee

Hoe komen bovenstaande indicatoren en thema's samen in de aantrekkelijkheid van de Kennisregio aan Zee? Aantrekkelijke steden zijn veilige steden met veel woonattracties (zoals winkels, cultuur en horeca) in de stad, natuur in de buurt en volop werk op een acceptabele reisafstand. De Kennisregio aan Zee heeft een goede baanbereikbaarheid (zowel totaal als specifiek voor hoogopgeleiden) en een relatief aantrekkelijk horeca-aanbod. Hier tegenover staan relatief ongunstige scores voor het culturele aanbod en de nabijheid van natuur en groen. In Rotterdam en Den Haag vormen overlast en (on)veiligheid een probleem – dit speelt overigens in de meeste grote steden. Onder de streep hebben de gemeenten in de Kennisregio een gemiddelde aantrekkingskracht ten opzichte van de vijftig grootste steden (afb. 5.8). Den Haag scoort hierbij iets bovengemiddeld, terwijl met name Zoetermeer maar ook Delft een ondergemiddelde woonaantrekkelijkheid hebben.

Tot slot hebben we gekeken naar de leefbaarheid van de gemeenten. Specifiek kijken we naar het aandeel woningen in buurten met een lage leefbaarheid. Een lage leefbaarheid hebben we hier gespecificeerd als een score "zwak" of lager op de Leefbaarometer 3.0. Hieruit blijkt dat in Zoetermeer en Leiden relatief weinig mensen wonen in 'slechte' buurten, terwijl dit aandeel relatief groot is in Rotterdam, Den Haag en Delft.

FIG. 5.8 Woonaantrekkelijkheid (links) en aandeel woningen in buurten met lage leefbaarheid (rechts)





Alamy Stock Photo | BosHelen editorial

