

Toekomstgericht regionalisme: De rehabilitatie van de provinciestad

Europa is een continent van middelgrote steden. Met uitzondering van een handvol echte metropolen, met name Londen en Parijs, kenmerkt de Europese stad zich door zijn regionale functie en uitstraling. Dit provinciale profiel bepaalt ook in belangrijke mate de veerkracht van de Europese stedelijkheid. Plaatsen als Sevilla, Malmö, Gent of Manchester worden gekarakteriseerd door hun overzichtelijkheid, toegankelijkheid en aantrekkelijke woon- en verblijfsklimaat. Het zijn leesbare én leefbare steden. Maar ook steden die in hun voortbestaan afhankelijk zijn van goede netwerken en een duurzame verbinding met het achterland. Het is precies die relatie die onder druk komt te staan wanneer bestuurders zich laten meeslepen door grootstedelijke ambities.



dr. ir. B.A.M. de Zwart

Bart de Zwart studeerde Architectuur aan de Technische Universiteit Eindhoven en promoveerde in 2015 aan deze universiteit op het proefschrift 'Republiek van beelden' over de politieke rol van regionaal ontwerp. Momenteel is hij als onderzoeker en docent verbonden aan Fontys Hogescholen waar hij coördinator is van het onderzoeksprogramma van het lectoraat Brainport en verantwoordelijk voor de ontwikkeling van een leerlijn 'praktijkgericht onderzoek' binnen de opleiding Vastgoed & Makelaardij. Hij publiceerde in diverse boeken, wetenschappelijke tijdschriften en vakbladen, waaronder Real Estate Research Quarterly, S&RO, OASE en De Architect, over onder meer regionale planvorming, ontwerp onderzoek, (herbestemming van) erfgoed, en de aanpak van leegstand.

Middelgrootstedelijkheid is niet in de eerste plaats kwestie van schaal, maar een 'state of mind'. Tot die conclusie kwamen de deelnemers van het congres 'Mid-Size City: The dual nature of urban imagery in Europe during the long 20th century' dat enkele jaren geleden werd georganiseerd door het Ghent Urban Studies Team! Hoewel deze mentaliteit in zekere mate samenhangt met omvang en inwoneraantal, wordt het profiel van de middelgrote stad vooral bepaald door zijn interne en externe relaties. Kort gezegd: hoe omvangrijker en dynamischer de netwerken waarin een stad is ingebed, hoe groter zijn schaal. Niet voor niets spreken we gekscherend over Amsterdam als een 'groot dorp' en de luchthaven Schiphol als een 'kleine wereldstad'.

De ongrijpbaarheid van de middenmaat als stedelijke conditie vormt ook de rode draad door het themanummer 'Medium' van het architectuurtijdschrift OASE dat naar aanleiding van eerdergenoemd congres verscheen. In de inleiding van de editie constateert de redactie dat hoewel de middelgrote schaal lange tijd "weinig tot de verbeelding sprak van diegenen die het discours bepaalden", de stad een comeback doormaakt als studieobject en als ontwerpogave: "Ooit het centrum van haar eigen ommeland is de middelgrote stad meer dan ooit deel van een stedelijk netwerk waarin de kansen en problemen van de hedendaagse stedelijke samenleving neerslaan. De grote maatschappelijke opgaven, demografie, migratie, mobiliteit, ecologie, zijn net zo goed uitdagingen voor de middelgrote stad. In die context is de middelgrote stad vandaag opnieuw de plek waar de stedelijke beeldvorming rondom de Europese stad herijkt wordt" (Notteboom, Havik & Dehaene, 2013).

Inmiddels mag de middelgrote stad zich heugen in een groeiende belangstelling. Zo voerden de provinciale denktank Brabant Kennis en kennisplatform Ruimtevolk in 2015 een gezamenlijke verkenning uit naar het toekomstperspectief van de

middelgrote Noord-Brabantse steden (Lekkerkerker et al., 2015). En kreeg deze studie eerder dit jaar een landelijk vervolg in de publicatie 'Midsize NL' van Ruimtevolk en Platform 31 (Lekkerkerker, 2016).

Beide onderzoeken kunnen gelezen worden als een oproep aan professionals en politiek om de aandacht te richten op de kansen en bedreigingen waar middelgrote steden voor staan. Uitdagingen op het gebied van werkgelegenheid, immigratie, vergrijzing en bevolkingskrimp, met daaraan gekoppeld ruimtelijke vraagstukken rond duurzame verstedelijking, vestigingsklimaat, leegstand en vitale binnensteden².

Metropoolvorming: de provinciestad uit de mode

De recente aandacht voor middelgrote steden is echter ook opmerkelijk gezien de twijfelachtige eer die sinds jaar en dag aan het predicaat 'provinciestad' kleeft. Steden afficheren zich in de regel niet graag met een provinciaal karakter, maar kiezen ervoor om vooral hun (inter)nationale betekenis onder een vergrootglas te leggen. Deze flirt met grootstedelijkheid heeft lange tijd een belemmering gevormd om over de potentie van middelgrote steden te spreken en speelt de discussie van tijd tot tijd nog steeds parten. Een belangrijke factor daarbij is de overschatting van het eigen vermogen van de stad om zijn middelmaat te ontstijgen en de voortdurende aantrekkingskracht die wordt uitgeoefend door de dynamiek van de grote stad.

”Voor vele steden groeide Euralille in de jaren 90 uit tot een voorbeeld van een stadsproject dat hen moest opstoten in de vaart der volkeren.”

Het Noord-Franse Lille was in de late jaren 80 een van de eerste steden die ontdekten dat een halte aan de hogesnelheidslijn een entreeticket is voor de Champions League van Europese grootsteden (Goulet, 1990). Wie aangesloten is op het TGV-netwerk, wordt aangehaakt op een pan-Europese infrastructuur van hoogdynamische verbindingen en verkeert in de unieke positie om mee te delen in de grootstedelijke allure van plekken als Londen en Parijs. Het politieke bravoure waarmee de burgermeester van Lille zijn stad tot het geografische middelpunt van Europa bombardeerde, toonde bovendien dat publieke beeldvorming een krachtig middel kan zijn om de stedelijke 'state of mind' te beïnvloeden (Koolhaas & Mau, 1995).

Voor vele steden groeide Euralille in de jaren 90 uit tot een voorbeeld van een stadsproject dat hen, onder verwijzing naar de innovatiedoelstellingen uit de Lissabon-agenda, moest opstoten in de vaart der volkeren. Binnen de gelegenheidscoalitie van het PPS-project omarmden commerciële ontwikkelaars, corporaties en lokale bestuurders hun grootstedelijke dromen en vertaalden deze naar meeslepende visies en plannen (de Zwart, 2007). Sindsdien gonst het in beleidsnota's van stationsontwikkelingen, mainports, knooppunten en multimodale hubs. Projecten met als doel om de provinciestad te verbinden met een dynamiek van een

hogere orde en een versnelling in te leiden die de stad van zijn middelmatigheid ontheft.

Selectief ontwikkelingsprofiel

Hoewel begrijpelijk vanuit het perspectief van toekomstgerichte plannenmakers en bestuurders, dreigt de preoccupatie met grootstedelijke uitstraling ten koste te gaan van het onderhouden van netwerken op lagere niveaus. Die netwerken zijn van vitaal belang omdat middelgrote steden in sterke mate afhankelijk zijn van de relatie met het achterland. Deze regionale afhankelijkheid hangt samen met de selectieve ontwikkeling die de stad kenmerkt³. Middelgrote steden zijn industriestad, universiteitsstad, havenstad, garnizoensstad, bisschopsstad of Hanzestad. Ze hebben een gespecialiseerd profiel en kennen daardoor afgetekende perioden van bloei en verval.

De kwetsbaarheid die hiermee gepaard gaat, wordt ondervangen door aansluiting te zoeken met andere plaatsen. Een uitgebalanceerd stelsel van relaties met het achterland dat fungeert als een ondersteunend regionaal netwerk. Eigentijdse begrippen als 'daily urban system' en 'borrowed size' vormen tastende pogingen om uitdrukking te geven aan de wijze waarop middelgrote steden in symbiose leven met hun omgeving. Cruciale factor daarbij is de reciprociteit tussen stad en land, waarbij de lusten en lasten van de verstedelijking op regionaal en landschappelijk niveau worden afgestemd en verdeeld.

Een regio van twee snelheden: de casus Brainport

Dat die verdeling niet altijd vanzelf gaat, blijkt bijvoorbeeld in Zuidoost-Brabant waar een spanningsveld lijkt te ontstaan tussen verschillende ontwikkelingssnelheden binnen de regio. De laatste jaren heeft het gebied te maken met toenemende interne tegenstellingen op het gebied van economie, bevolking, voorzieningen, bereikbaarheid en leegstand. Deze verschillen manifesteren zich enerzijds tussen het stedelijk en het landelijk gebied, en anderzijds in west-oostrichting tussen de A2-zone bij Eindhoven en de Peelgemeenten rond Helmond.[4] In beide gevallen vormt de stad Eindhoven het kloppende economische, sociale en culturele hart van de regio, terwijl delen van het achterland kampen met teruglopende activiteit en achterblijvende ontwikkeling. Een onderzoek dat Fontys Hogescholen in 2013-2015 heeft verricht naar de toekomstbestendigheid van werk- en winkellocaties bevestigt het beeld van een regio van twee snelheden (de Zwart, Pijs & Schram, 2015). Een vergelijkbare diagnose voor wat betreft de regionale woningmarkt komt naar voren uit een recente analyse door de TU Eindhoven (Interface/KWZB, 2016).

Gelijktijdig met deze oplopende spanningen lijkt het draagvlak voor regionale samenwerking onder druk te staan. De omvorming in 2015 van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven naar de nieuwe koepelorganisatie Metropoolregio Eindhoven heeft geleid tot een meer vraaggestuurde samenwerking, waarbij een sterkere focus ligt op de behoeften van het stedelijke gebied. Binnen deze context blijkt het organiseren van regionale coördinatie en afspraken over de verdeling van woningbouw, detailhandel en voorzieningen een lastige opgave, terwijl deze afstemming nu juist een belangrijke randvoorwaarde is voor de duurzame concurrentiepositie van de stad.

Resilient urban network

Waar metropolen zelfvoorzienend zijn, gedijen provinciesteden zoals Eindhoven bij kracht door samenwerking. Een 'resilient urban network', waarin de tekortkomingen van de ene plek worden gecompenseerd door de spillovers van de andere. Voor dit netwerk zijn niet alleen hoogdynamische, (inter)nationale verbindingen zoals snelwegen, hsl's en vliegvelden van belang, maar ook tragere, interne connecties. Een regionale infrastructuur, in de vorm van hoogwaardig openbaar vervoer en 'slow networks' waaronder fiets- en wandelroutes (cf. Zandbelt, 2012), aangevuld met 'zachte' verbindingen zoals overlegstructuren, sociale netwerken en de toegang tot voorzieningen.

"Waar metropolen zelfvoorzienend zijn, gedijen provinciesteden zoals Eindhoven bij kracht door samenwerking."

Zowel de stad als het achterland is gebaat bij het onderhouden van deze wederkerigheid. Ze vormt de basis voor de uitwisseling van stedelijke hulpbronnen zoals onderwijs, zorg, recreatie of cultuur, en een randvoorwaarde voor het functioneren van de regionale arbeids- en vastgoedmarkt. Alle populaire metropoolretoriek ten spijt, lijkt voor de meeste steden dit toekomstgerichte regionalisme een relevanter perspectief dan het fata morgana van grootstedelijke dromen. Te meer omdat deze 'state of mind' de deur niet sluit voor groei, maar wel de relatie met het ommeland als conditie stelt voor verdere stedelijke ontwikkeling. De toekomst van de middelgrote stad begint namelijk in de achtertuin: bij een vitale en goed ontsloten regio.

Noten

[1] *Mid-Size City: The Dual Nature of Urban Imagery in Europe During the Long 20th Century*, Gent, 19-21 april 2012.

[2] Een voorbeeld van een project dat inspeelt op deze opgave is het tweejarige onderzoek 'De ondernemende binnenstad' dat Fontys Hogeschool Management Economie en Recht momenteel uitvoert in samenwerking met diverse (middel)grote Noord-Brabantse gemeenten.

[3] Vergelijk in dit verband ook het begrip 'secondary cities' dat geïntroduceerd is door Jerome Hodos. Hodos (2011) legt een relatie tussen het nichekarakter van de stedelijke economieën in plaatsen als Manchester en Philadelphia, en de wijze waarop het globaliseringsproces in deze steden zich voltrekt.

[4] Tordoir (2013) beschouwt de regio Zuidoost-Brabant als een 'vlinderstad' waarin de integratie tussen de west- en de oostzijde van de regio plaatsvindt via de stedelijke as Eindhoven-Helmond.

Bronvermelding

Goulet, P. (ed.) (1990). *OMA: Lille*. Parijs: Éditions Carte Segrete.

Hodos, J. (2011). *Second Cities: Globalization and Local Politics in Manchester and Philadelphia*. Philadelphia: Temple University Press.

Interface/Kenniscluster Wonen Zuidoost-Brabant (KWZB) (2016). *Trendstudie VI – 2016: De markt van koopwoningen in de Metropoolregio Eindhoven*.

Koolhaas, R., Mau, B. (1995). *S, M, L, XL*. New York: The Monacelli Press.

Lekkerkerker, J., Buijtelts, H., Wagemans, A., Janssen, J. (2015). *Midsized Brabant. Verkenning van de toekomst voor Brabantse middelgrote steden*. Tilburg/Arnhem: Brabant Kennis/Ruimtevolk.

Lekkerkerker, J. (2016). *Midsized NL. Het toekomstperspectief van de middelgrote stad*. Arnhem/Den Haag: Ruimtevolk/Platform31.

Notteboom, B., Havik, K., Dehaene, M. (2013). De middelgrote stad als Europese stedelijke conditie en strategie, *OASE Journal for Architecture*, 89, pp. 2-11.

Tordoir, P. (2013), *Intergemeentelijke samenhang in Zuidoost-Brabant*. Amsterdam: RE Atelier Tordoir.

Zandbelt, D. (2012). Mid-Size Utopia. Ontwerpconcept voor dynamische stedelijke regio's, *Lay-out*, 13.

Zwart, B. de (2007). *Waar flaneren tot kunst verheven is: De rol van citybranding bij de herbestemming van Strijp S*. Eindhoven: Technische Universiteit Eindhoven.

Zwart, B. de, Pijs, T., Schram, N. (eds.) (2015). *Leegstand leeft. Vastgoed van de toekomst*. Eindhoven: Fontys Hogeschool Management Economie en Recht.

