

Stedelijke genetica ontleed

Een onderzoek naar de invloed van het DNA van de stad op economische structuurveranderingen in Enschede, Tilburg, Arnhem en Zwolle



Masterthesis Economische Geografie
Universiteit Utrecht
Begeleider: Dr. Leo van Grunsven

Sander Zondervan
Studentnummer: 0469602
November 2010

Stedelijke genetica ontleed

Een onderzoek naar de invloed van het DNA van de stad op economische structuurveranderingen in Enschede, Tilburg, Arnhem en Zwolle



Universiteit Utrecht

Colofon

Verschenen
Titel

November 2010

Stedelijke genetica ontleed

Een onderzoek naar de invloed van het DNA van de stad op economische structuurveranderingen in Enschede, Tilburg, Arnhem en Zwolle

Auteur
Studentnummer
Opleiding
Begeleider

Sander Zondervan
0469602
Economische Geografie
Dr. Leo van Grunsven

Voorwoord

In het kader van de masteropleiding Economische Geografie dient een thesis te worden geschreven. Deze thesis vormt zowel de afsluiting van deze master als tevens van de opleiding Sociale Geografie en Planologie en heeft een omvang van 22,5 ECTS.

Gedurende mijn stageperiode bij ECORYS Nederland B.V. heb ik mij voor een belangrijk deel van de tijd beziggehouden met stedelijke ontwikkeling en concurrentiekracht, in de vorm van het concept Stads-DNA©. De ontwikkeling en uniciteit van steden in al haar facetten is een fenomeen dat mij al een aantal jaar bezighoudt en de stage bij ECORYS heb ik dan ook als zeer interessant en nuttig ervaren. Voor deze masterthesis had ik dan ook de wens om dit onderwerp te vervlechten met een wetenschappelijk interessant onderzoek. Ik ben trots dat dit uiteindelijk gelukt is en ik denk dat het een zeer interessant onderzoek is geworden.

Via deze weg wil ik mijn begeleider, Dr. Leo van Grunsven, bedanken voor alle nuttige opmerkingen en tips die hij mij bij het schrijven van deze thesis gegeven heeft. Daarnaast wil ik ing. Willem Kruidhof, partner bij ECORYS, bedanken voor de nuttige gesprekken en interessante literatuurtips die hij mij meegegeven heeft. Tenslotte wil ik alle respondenten van mijn diepte-interviews bedanken voor hun tijd en moeite. Ik heb alle gesprekken als zeer prettig ervaren en daarnaast is er veel nuttige informatie voor mijn thesis uit deze gesprekken voortgevloeid.

Ik wens u veel leesplezier toe!

Sander Zondervan
November 2010

Samenvatting

Het menselijk en dierlijk DNA bestaat uit een combinatie chromosomen waarop de uniciteit van elk levend organisme gebaseerd is. In dit kader wordt DNA beschouwd als basis of fundament voor elk levend wezen. De laatste jaren wordt het begrip DNA echter overeenkomstig gebruikt om de uniciteit van steden te schetsen. Het DNA van de stad wordt daarbij gezien als een bepalende factor bij het welslagen van lokaal economisch beleid.

Economisch-geografische theorie toont aan dat de ontwikkeling van regionale en stedelijke ontwikkelingspaden in te delen is in een aantal fasen. Op een bepaald moment in het ontwikkelingspad (wanneer het hoogtepunt in de groei reeds is gepasseerd), is er sprake van een tweesprong: of de stedelijke economie past zichzelf aan, of het stedelijk ontwikkelingspad raakt in verval. Of een individuele stad in staat is zichzelf aan te passen of economisch gezien in verval raakt hangt samen met het aanpassingsvermogen van de lokale economie. Binnen dit onderzoek wordt nagegaan in hoeverre het DNA van de stad invloed heeft op dit aanpassingsvermogen.

De Nederlandse steden Enschede, Tilburg, Arnhem en Zwolle vormen de kern van dit onderzoek. Hierbij vormen Enschede en Tilburg een set (als van oorsprong industriesteden) en Arnhem en Zwolle een set (als van oorsprong dienstesteden). Wanneer het economisch ontwikkelingspad van deze steden in de periode 1960-2009 wordt geanalyseerd kan gesteld worden kan gesteld worden er ondanks de gelijke uitgangspositie verschillen zijn opgetreden in de feitelijke aanpassingen die de economische structuur van Enschede en Tilburg karakteriseren. Hetzelfde geldt voor Arnhem en Zwolle. Uit de analyse is gebleken dat het DNA van de stad een verklaring vormt voor het verschil in aanpassingsvermogen van deze steden. Daarbij kan het DNA van de stad als dynamisch geformuleerd worden: ook het DNA van de stad is aan mutatie onderhevig, al zijn deze mutaties van zeer structurele aard.

Inhoud

Voorwoord	...03
Samenvatting	...04
1. Achtergrond van het onderzoek	...07
1.1 Inleiding	...07
1.1.2 Kern van het onderzoek	...07
1.1.3 Wetenschappelijke relevantie	...09
1.1.4 Doel van het onderzoek	...09
1.1.5 Probleemstelling en onderzoeksvragen	..10
1.1.6 Aard van het onderzoek	..10
1.1.7 Methodologie	..11
1.1.8 Structuur van het onderzoek	..11
2. Theoretisch kader	...12
2.1 Inleiding	...12
2.2 Padafhankelijkheid: kenmerken en gebruik	...13
2.3 Regionale ontwikkelingspaden: ontwikkeling en kenmerken	...15
2.4 DNA van de stad	...24
2.4.1 Inleiding	...24
2.4.2 Een nieuw begrip: definities en invalshoeken	...24
2.4.3 Ontleding van het DNA van de stad	...26
2.4.4 Werking van het DNA van de stad	...26
3. Methodologie	...29
3.1 Inleiding	...29
3.2 Operationalisatie en aanpak	...29
3.2.1 Operationalisatie van de onderzoekseenheden	...29
3.2.2 Verantwoording en aanpak onderzoek	...31
4. Economische structuurveranderingen in Enschede, Tilburg, Arnhem en Zwolle	...35
4.1 Inleiding	...35
4.2 Industriesteden	...35
4.2.1 Sectorstructuur	...37
4.2.2 Grootste werkgevers	...43
4.2.3 Opleidingsniveau	...47
4.2.4 Werkloosheid	...49
4.2.5 Aanpassingen in lokaal beleid	...50
4.3 Dienstensteden	...54
4.3.1 Sectorstructuur	...56
4.3.2 Grootste werkgevers	...62
4.3.3 Opleidingsniveau	...65
4.3.4 Werkloosheid	...67
4.3.5 Aanpassingen in lokaal beleid	...68
4.4 Economische structuurveranderingen nader verklaard	...71
5. Het DNA van de stad	...73
5.1 Inleiding	...73
5.2 Verhaal van de stad	...73
5.2.1 Industriesteden	...73
5.2.2 Dienstensteden	...77

5.3	Ligging	...80
	5.3.1 Industriesteden	...80
	5.3.2 Dienstensteden	...81
5.4	(Inter)lokale instituties	...83
	5.4.1 Industriesteden	...83
	5.4.2 Dienstensteden	...85
5.5	Samenleving	...88
	5.5.1 Industriesteden	...89
	5.5.2 Dienstensteden	...90
5.6	Het DNA van de stad in relatie tot economische structuurveranderingen	...91
5.7	Conceptualisering van het onderzoek	...95
6. Conclusie		...97
6.1	Inleiding	...97
6.2	Beantwoording probleemstelling	...97
6.3	Aanbevelingen	...99
	6.3.1 Aanbevelingen voor nader onderzoek	...99
	6.3.2 Beleidsaanbevelingen	...99
Bibliografie		..101
Bijlagen		..111
	Bijlage 1: SBI 2008 indeling	..111
	Bijlage 2: SBI 1993 indeling	..114
	Bijlage 3: Respondenten diepte-interviews	..117
	Bijlage 4: Uitwerkingen diepte-interviews	..119

1. Achtergrond van het onderzoek

1.1 Inleiding

1.1.1 Thema

Sinds halverwege het eerste decennium van de 21^e eeuw wonen er over de hele wereld meer mensen in steden dan op het platteland. De mondiale urbanisatiedrang wordt hiermee onderstreept. Woonde in 1950 nog slechts een op de tien wereldbewoners in steden, de verwachting is dat dit in 2030 bijna twee op de drie zijn (Verenigde Naties, 2006). Dit maakt steden tot interessante onderzoeksobjecten. Welke bijzondere aantrekkingskracht hebben steden op ons en wat zorgt ervoor dat steden zich ontwikkelen?

Steden hebben sinds mensenheugenis een belangrijke positie binnen onze samenleving. Dit komt onder andere door het feit dat de stad voor verschillende mensen verschillende functies kan hebben en hierdoor voor een ieder individu of gezin op een andere manier van waarde kan zijn. De stad is namelijk een plek waar men kan wonen, werken en/of recreëren. Daarnaast fungeert de stad als spil binnen een lokale, regionale of nationale economie.

Zowel vanuit beleidsmatig als wetenschappelijk oogpunt is de stad een interessant onderzoeksobject. Onder invloed van concurrentie met andere steden trachten stadsbesturen telkens opnieuw bewoners, bezoekers en bedrijven te genereren, om zo hun positie te beïnvloeden en/of te verbeteren. Steden dienen zich om die reden aldoor te ontwikkelen om de concurrentie voor te blijven. Lokaal beleid kan sturing geven aan de manier waarop de stad zich ontwikkelt. De vraag is welke ruimte stadsbesturen hebben om met lokaal economisch beleid zaken structureel te veranderen in hun stad en in hoeverre voor elke willekeurige stad geldt: 'the sky is the limit'.

Vanuit wetenschappelijk oogpunt zijn steden interessante onderzoeksobjecten, omdat het plekken met een enorme dynamiek betreft waar een veelvoud aan processen plaatsvinden. Veel wetenschappers zijn dan ook aangetrokken tot de dynamiek van de stad. Hierbij kan het gaan om het leven in de stad, of in netwerken van steden (bijvoorbeeld Castells, 1996; Sassen, 2001; Friedmann, 2002), de stedelijke bevolking en stedelijk beleid (bijvoorbeeld Florida, 2002; Landry, 2000) en het economisch presteren van steden (bijvoorbeeld Porter, 1998; Kresl & Singh, 1999). Daarnaast is het ook uit wetenschappelijk oogpunt interessant om te weten hoeveel ontwikkelingsruimte steden hebben wanneer het om economisch presteren gaat. Hebben steden de mogelijkheid zich in elke gewenste (economische) richting te ontwikkelen of hebben zij te maken met een unieke combinatie van 'assets' die hun ontwikkelingsmogelijkheden beïnvloeden?

Elke stad heeft zo zijn eigen aanbod van specifieke stadsgebonden kenmerken. Deze kenmerken liggen onder meer in de economische structuur van de stad, (de mentaliteit van) haar bewoners, haar ligging en haar historie. Dit wordt nogal eens beschouwd als het 'DNA van de stad'. Dit DNA zou een unieke, aldoor aanwezige invloed op de evolutie van een individuele stad hebben. Er kan gesteld worden dat de mate waarin er onderscheid gemaakt kan worden tussen verschillende steden, voor een belangrijk deel bepaald wordt door het individuele DNA van een stad.

1.1.2 Kern van het onderzoek

Wanneer de ontwikkeling van economische structuren van landen voor decennia achtereen wordt geanalyseerd, kan worden vastgesteld dat deze constant aan verandering onderhevig zijn. Deze veranderingen kunnen zowel door externe factoren (vraag) als interne factoren (aanbod) worden gevormd. Daarnaast kunnen deze veranderingen geleidelijk optreden of juist een korte, hevige invloed

hebben. De economieën van landen dienen zich aan te passen aan deze veranderende vraag- en aanbod factoren. Ook op lagere geografische schaalniveaus is dit aan de orde. Regio's en steden hebben met dezelfde problematiek te maken. Dit onderzoek concentreert haar aandacht op het economisch aanpassingsvermogen van een aantal steden in Nederland.

Uit onderzoek blijkt dat steden die te maken krijgen met (economische) crises hier op verschillende wijzen op reageren (Bathelt & Boggs, 2003; Hall, 1991; Glaeser; 2005; Plushnick-Masti, 2009; Webster, 2001). In zulke crisissituaties, die in de economisch-geografische literatuur ook wel aangeduid worden met 'ruptures', wordt een beroep gedaan op het aanpassingsvermogen van de betreffende stedelijke economie. De toegenomen concurrentie tussen steden heeft een verhoogde druk op dit aanpassingsvermogen tot gevolg.

Lokale beleidsmakers willen hun stad zo competitief mogelijk houden en voornamelijk wanneer er sprake is van een 'rupture', wordt deze kwestie erg relevant. Om het effect van een 'rupture' tegen te gaan wordt dan gekozen voor nieuwe beleidsambities die de stad een andere kant op sturen dan de jaren ervoor gegaan is. De vraag is echter of deze ambities aansluiten bij de specifieke 'assets' van de stad. De laatste jaren zijn er namelijk steeds meer nieuwsberichten te vinden waarin lokale beleidsmakers- en verantwoordelijken roepen dat hun stad 'het creatieve centrum van het land' moet worden of dat 'investeringen in een high-tech cluster lonen'. Hierbij wordt in veel gevallen verwezen naar praktijkvoorbeelden waar deze (beleid)concepten uitstekend gewerkt hebben en hierdoor tot verbeelding spreken van veel andere steden. Hierbij wordt voor het gemak vergeten dat deze concepten juist op die plek werkten, omdat daar bepaalde factoren aanwezig waren die het succes/resultaat beïnvloedden. Silicon Valley is niet ontstaan doordat lokale beleidsmakers de ontwikkeling van dat gebied in sterke mate beïnvloed hebben, maar doordat bedrijven die daar al in de omgeving gevestigd waren (en aan elkaar gerelateerd waren) zich bij elkaar vestigden en succesvolle innovaties ontwikkelden. Toeval heeft hier ook een grote rol gespeeld. Succes op andere plekken is echter niet gegarandeerd. De feitelijke aanpassing in de economische structuur kan daarom in veel gevallen anders uitpakken, dan binnen beleidskringen gewenst is. Er zijn steden die zich succesvol aan kunnen passen en steden waarin aanpassingen minder goed verlopen. De vraag die zich in deze opwerpt is waarom er steden zijn die zich wel succesvol kunnen aanpassen en waarom er steden zijn waarbij dit proces minder succesvol is. Een mogelijke argumentatie hiervoor ligt binnen een relatief jong begrip uit de economisch-geografische literatuur, het DNA van de stad.

Het DNA van de stad kan omschreven worden als een verzameling factoren die de stad kenmerken en onderscheidend maken ten opzichte van andere steden. Hierbij gaat het om factoren zoals ligging en structuur van de bedrijvigheid, maar ook om factoren zoals mentaliteit en samenstelling van de bevolking.

Het DNA van de stad is een begrip dat aan aandacht wint (Hospers, 2009; Vreeman, 2008; Van Boom & Mommaas, 2009). Echter, de werking ervan is grotendeels nog onduidelijk. In dit kader zal er binnen dit onderzoek dan ook voor een aantal geselecteerde Nederlandse steden het DNA benoemd worden en wordt de mogelijke relatie tussen dit DNA en de plaatsgevonden veranderingen/aanpassingen van de economische structuur in deze steden onderzocht.

Ten behoeve van het empirisch deel van dit onderzoek zijn vier Nederlandse steden geselecteerd waarvoor het hierboven beschrevene wordt onderzocht. Hierbij is gekozen voor twee steden die te maken hebben gehad met een 'rupture' in hun economische ontwikkeling (Enschede en Tilburg, voormalig industriesteden) en twee steden die een min of meer geleidelijke economische ontwikkeling hebben doorgemaakt (Arnhem en Zwolle, dienstesteden). Door van

deze twee stedensets gebruik te maken kunnen een aantal interessante vergelijkingen gemaakt worden. Zo kan gesteld worden of de aard en de richting van de economische aanpassingen die in deze steden hebben plaatsgevonden, verschilt tussen steden die te maken hebben gehad met een 'rupture' en steden die hier niet mee te maken hebben gehad. Daarnaast kan een mogelijk verschil van invloed van het DNA van de stad op het aanpassend vermogen van de onderzochte steden uiteengezet en verklaard worden.

1.1.3 Wetenschappelijke relevantie

Wanneer de jarenlange ontwikkeling van een bepaald onderzoeksobject- of thema wordt bestudeerd (in dit geval de stad), ligt een koppeling met het begrip evolutie voor de hand. Immers, wanneer de geschiedverhalen van verschillende steden naast elkaar gelegd zouden worden, blijkt dat steden evolueren. Ze evolueren van religieuze centra tot onbetekenende forenzensteden, van dorpen tot bloeiende industriesteden of van marktcentra tot succesvolle handelssteden.

De wetenschappelijke relevantie van dit onderzoek wordt in dit kader dan ook toegespitst op de evolutionaire economische geografie. De belangrijkste beginselen van deze theorie komen neer op het uitgangspunt dat de keuzes die een actor maakt, gevolgen hebben voor zijn keuzemogelijkheden in de toekomst. Op ieder moment in de tijd heeft men te maken met een erfenis van het verleden die voor een groot deel bepaalt welke ontwikkelingsrichtingen er in de toekomst mogelijk zijn (Boschma et al., 2002).

Vanuit evolutionair perspectief zal er aandacht zijn voor regionale ontwikkelingspaden. De wijze waarop steden en regio's zich op economisch gebied door de tijd heen ontwikkelen, kan gekenschetst worden aan de hand van een aantal fasen. De richting van het ontwikkelingspad is afhankelijk van zowel interne- als externe factoren. Op basis van deze factoren kan gesteld worden dat er steden en regio's zijn die zich succesvol kunnen aanpassen bij economische neergang, terwijl andere steden en regio's hiertoe niet in staat blijken. Bij een succesvolle aanpassing moet gedacht worden aan intensieve innovatie die nieuwe economische groei tot gevolg heeft (Simmie et al., 2008). Daarbij is het voor besturen van steden en regio's wel mogelijk zich in te dekken tegen een mogelijke economische neergang. Dit kan echter worden omschreven als een zeer gecompliceerd en langdurig proces.

Hier op aansluitend zal er aandacht zijn voor een nieuw begrip in de economisch-geografische literatuur: het DNA van de stad. Met het DNA van de stad wordt de unieke combinatie van kenmerken van de stad bedoeld, die mogelijkerwijs van invloed zijn op de (economische) evolutiepaden van dezelfde steden. Binnen dit onderzoek wordt dit relatief nieuw begrip meer handen en voeten gegeven, waarna wordt geanalyseerd welke invloed dit DNA op het aanpassingsvermogen van steden heeft.

1.1.4 Doel van het onderzoek

Hierboven is de kern van dit onderzoek alsmede haar wetenschappelijke relevantie uiteengezet. Uiteraard zijn voorafgaand aan dit onderzoek ook een aantal doelen vastgesteld die middels dit onderzoek bereikt zouden moeten worden. Deze luiden als volgt:

- Achterhalen van de mate waarin aanpassingen van steden verschillen en waarom
- Achterhalen van de richting/aard van deze aanpassingen
- Opstellen van een conceptueel model

De mate waarin aanpassingen van steden verschillen wordt voor een belangrijk deel bepaald door de richting/aard van deze aanpassingen. Het is van waarde om

de richting/aard van de plaatsgevonden aanpassingen te kunnen benoemen, waarmee een verklaring kan worden gevonden voor de opgetreden verschillen in aanpassingen tussen steden. In het conceptueel model is dit verband op een schematische wijze samengevat.

1.1.5 Probleemstelling en onderzoeksvragen

Ten behoeve van de verwezenlijking van deze doelen is volgende probleemstelling opgesteld:

In hoeverre bestaan er verschillen tussen de feitelijke aanpassingen in de economische structuur van steden met een overeenkomstige uitgangspositie, Enschede en Tilburg respectievelijk Arnhem en Zwolle en in welke mate zijn deze verschillen tussen steden te verklaren door het DNA van de stad?

Ter beantwoording van deze probleemstelling zijn een aantal onderzoeksvragen opgesteld. Deze luiden:

1. Wat is de huidige economische structuur van Enschede, Tilburg, Arnhem en Zwolle?
2. In hoeverre zijn er verschillen in de huidige economische structuur waar te nemen tussen Enschede en Tilburg?
3. In hoeverre zijn er verschillen in de huidige economische structuur waar te nemen tussen Arnhem en Zwolle?
4. In hoeverre is er in de periode 1960-2010 sprake geweest van aanpassing in de ontwikkelingspaden van Enschede, Tilburg, Arnhem en Zwolle?
5. Kan gesteld worden dat er zoiets bestaat als het DNA van de stad? Zo ja, hoe kan dit het beste gedefinieerd worden en hoe kunnen Enschede en Tilburg enerzijds en Arnhem en Zwolle anderzijds via deze manier gekarakteriseerd worden?
6. Wanneer er tussen 1960 en 2010 verschillen zijn optreden in de economische structuur van steden, ondanks een gelijke uitgangspositie, in hoeverre zijn deze te verklaren via het DNA van de stad?

1.1.6 Aard van het onderzoek

Wijze van onderzoek

Zoals gesteld in paragraaf 1.1.2 is er zowel over de aard als over de werking van het DNA van de stad nog maar weinig bekend. Dit maakt het enigszins lastig om uit de beschikbare theorie aangaande DNA van de stad hypothesen te vormen en deze vervolgens te toetsen. In dit kader is voor dit onderzoek de voorkeur gegeven aan inductief onderzoek boven deductief onderzoek. Met andere woorden: uit het bijzondere wordt het algemene afgeleid. De onderzoeksresultaten dienen bij te dragen aan een verbeterde definiëring van het begrip DNA van de stad. Door voor een inductieve wijze van onderzoeken te kiezen, heeft het empirisch gedeelte van dit onderzoek een exploratief karakter (Baarda & De Goede, 2006). Hierbij is het doel een theorie te vormen, welke kan bijdragen aan de verklaring van aanpassingen in de economische structuur van de geselecteerde steden.

Theoretische inkadering

Bij de theoretische inkadering van dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van een evolutionaire economisch-geografische invalshoek. Hierbij ligt de aandacht met name bij twee kenmerkende begrippen uit deze stroming, namelijk padafhankelijkheid en regionale ontwikkelingspaden.

Daarnaast is er aandacht voor het relatief nieuwe begrip DNA van de stad en de verschillende opvattingen die er heersen aangaande dit begrip.

1.1.7 Methodologie

Ter beantwoording van de geformuleerde probleemstelling en onderzoeksvragen is er als volgt te werk gegaan.

De periode waarin de ontwikkelingspaden van steden geanalyseerd zijn is bepaald op vijftig jaar (1960-heden). Deze periode wordt interessant bevonden omdat er in deze periode in Nederland sprake is geweest van een omslag van een industriële economie naar een diensteneconomie. Daarnaast is een tijdsbestek van vijftig jaar lang genoeg om structurele ontwikkelingen los te kunnen zien van conjuncturele schommelingen.

Voor de selectie van de steden is teruggerepen op een indeling van Nederlandse steden van de Stichting Wetenschappelijke Atlas van Nederland, waarbij de steden op basis van sectorwerkgelegenheid (in 1960) in verschillende groepen zijn ingedeeld. Op basis van deze indeling zijn Enschede en Tilburg (industriesteden) en Arnhem en Zwolle (dienstensteden) geselecteerd als de steden die centraal staan in dit onderzoek.

Aan de hand van een aantal economische structuurdata worden de ontwikkelingspaden van de genoemde steden geanalyseerd. De keuze voor de periode 1960-heden brengt in dit kader echter twee beperkingen met zich mee:

- Definities van deze economische structuurdata zijn vanaf 1960 meermaals gewijzigd. Een voorbeeld hiervan is de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Hierdoor staat de vergelijkbaarheid van de data tussen verschillende jaren onder druk.
- De economische structuurdata zijn niet voor elke gemeente even consistent aanwezig. Voor sommige steden blijken de geselecteerde data niet voor elk jaar verzameld te zijn, bij andere steden is er bij de digitalisering van deze data informatie verloren gegaan. Hierdoor staat de vergelijkbaarheid van de data tussen verschillende steden onder druk.

Als gevolg van deze beperkingen is er bij de analyse van economische structuurdata voor gekozen de huidige situatie als uitgangspunt te nemen. Vanuit deze situatie worden veranderingen in deze data door de jaren heen beredeneerd.

Daarnaast vormt de minimale theoretische onderbouwing van het begrip DNA van de stad een beperking voor de manier waarop dit onderzoek wordt uitgevoerd. Om deze reden is er voor inductief onderzoek gekozen, wat tot gevolg heeft dat de conceptualisering van het onderzoek na de presentatie van de onderzoeksresultaten plaatsvindt.

1.1.8 Structuur van het onderzoek

Dit onderzoek is als volgt opgebouwd.

In hoofdstuk 2 staat de theoretische inkadering van dit onderzoek centraal. Hierbij is er aandacht voor zowel evolutionair economisch geografische begrippen als het DNA van de stad. Aansluitend wordt in hoofdstuk 3 de methodologische verantwoording van het onderzoek uiteengezet.

Vervolgens is in hoofdstuk 4 aandacht voor de economische structuurveranderingen in Enschede, Tilburg, Arnhem en Zwolle. Hier op aansluitend volgt in hoofdstuk 5 een analyse van het DNA van deze steden. De onderzoeksresultaten uit deze beide hoofdstukken zijn verwerkt in het conceptueel model van paragraaf 5.7. Hoofdstuk 6 vormt het concluderende hoofdstuk, waarin antwoord wordt gegeven op de geformuleerde probleemstelling en onderzoeksvragen. De bibliografie en bijlagen besluiten dit onderzoek.

2. Theoretisch kader

2.1 Inleiding

In paragraaf 1.1.3 is de wetenschappelijke relevantie van dit onderzoek al kort uiteengezet. Hierop aansluitend zal het theoretisch kader waar dit onderzoek op gestoeld is, uiteengezet worden.

Zoals in de vorige paragraaf duidelijk is geworden staat in dit onderzoek het aanpassingsvermogen van de economische structuur van de steden Enschede, Tilburg, Arnhem en Zwolle over meerdere decennia centraal. Een wetenschappelijke inbedding van dit onderzoek vraagt dan ook geen statische, maar een dynamische theoretische benadering. De evolutionair economisch-geografische insteek kan hieraan voldoen en zal daarom ook fungeren als de kern van dit theoretisch kader, waarbij wordt toegespitst op de economische ontwikkelingspaden van steden.

Allereerst volgt nu een algemene inleiding in deze economisch-geografische theorie, waarin de paragrafen 2.2 en 2.3 geïntroduceerd worden.

De evolutionaire economie is bij het brede wetenschappelijke publiek bekend geworden door Nelson en Winter (1982), die op systematische wijze de meest belangrijke kenmerken van de evolutionaire economie uiteen hebben gezet. Deze systematiek berustte voor een belangrijk deel op de evolutionaire opvattingen van Joseph Schumpeter (1942), die al in de eerste helft van de vorige eeuw gepubliceerd waren, maar lange tijd nauwelijks aandacht hebben gekregen (Boschma et al., 2002).

De belangrijkste opvattingen binnen de evolutionaire economie zijn gebaseerd op inzichten en modellen die binnen de evolutionaire biologie aan de orde zijn. Het gaat hier echter wel om metaforen van denkbeelden uit de evolutionaire biologie, waarvan Charles Darwin de grondlegger is (Boschma et al., 2002). De evolutionaire economie kan dan ook het best worden beschreven als een theorie van economische verandering en aanpassing (Hodgson, 1999). Binnen de evolutionaire benadering van economie wordt getracht te beschrijven 'hoe en waarom de economische structuur voortdurend verandert onder invloed van economische conjuncturele ontwikkelingen, technologische innovatie, en veranderende maatschappelijke structuren' (Boschma et al., 2002; p. 13).

Op theoretisch gebied verschilt de evolutionaire economie op een aantal belangrijke punten van neoklassieke economische theorie. Zo richt de neoklassieke theorie zich op evenwichtsanalyses, terwijl de evolutionaire economie zich voornamelijk richt op processen die leiden tot onevenwichtigheden. Deze onevenwichtigheden worden gezien als drijvende kracht achter economische ontwikkeling (Nelson & Winter, 1982). Een voorbeeld hiervan is het neoklassieke uitgangspunt van de rationele keuze. De betreffende actor heeft volgens de neoklassieke theorie toegang tot alle relevante informatie met betrekking tot de keuzes die hij moet maken. Zo kan er gesteld worden dat deze actor optimaliserend gedrag vertoont. Binnen de evolutionaire economie wordt er echter van uitgegaan dat actoren niet in staat zijn alle relevante informatie te verzamelen en te verwerken teneinde tot een optimale keuze te komen. Zo zijn ze begrensd in hun rationaliteit (Boschma et al., 2002).

Één van de belangrijkste principes binnen de evolutionaire economie is dat de keuzes die de actor heeft gemaakt gevolgen hebben voor zijn keuzemogelijkheden in de toekomst. Om die reden is deze denkwijze relevant voor dit onderzoek, gezien het feit dat de ontwikkelingspaden van steden onderwerp van analyse zijn. Steden dragen een lange ontwikkelingsgeschiedenis met zich mee en structurele veranderingen treden over een langere periode op. Hierop is het evolutionaire begrip padafhankelijkheid van toepassing.

Padafhankelijkheid wordt met name gebruikt om de historische ontwikkeling van bijvoorbeeld technologieën of bedrijfstakken te beschrijven. Echter, steeds vaker wordt deze analogie ook toegepast op geografische onderzoekseenheden als landen, regio's en steden (Martin & Sunley, 2006). Zoals al eerder vermeld, wordt dit begrip voor dit onderzoek losgelaten op de ontwikkelingspaden van steden. In paragraaf 2.2 zal het begrip padafhankelijkheid verder uiteengezet worden, waarna verschillende toepassingen van dit begrip binnen de evolutionaire economie, gevolgd door een nuancering van dit padafhankelijkheidsdenken. Zoals eerder gesteld speelt padafhankelijkheid een grote rol in de structuur van regionale ontwikkelingspaden. Uit economisch-geografische literatuur blijkt dat regionale ontwikkelingspaden gekenmerkt worden door verschillende fasen. In paragraaf 2.3 is hier aandacht voor, waarbij ook wordt ingegaan op de mogelijke aanpassingen die binnen regionale ontwikkelingspaden plaatsvinden.

2.2 Padafhankelijkheid: kenmerken en gebruik

Een belangrijk onderdeel van de evolutionaire economie vormt de analyse van onomkeerbare historische processen (Boschma et al., 2002). Zoals hierboven is aangehaald wordt er binnen de evolutionaire economische geografie vanuit gegaan dat beslissingen en ontwikkelingen vanuit het verleden, doorwerken in de hedendaagse praktijk en vanuit invloed zijn op toekomstige ontwikkelingen. Deze opvatting kan zowel toegepast worden op de ontwikkeling van bedrijven (zie o.a. Nelson & Winter, 1977) alsmede op de ontwikkeling van regio's en steden (zie o.a. Bathelt & Boggs, 2003; Bontje & Musterd, 2008)). Wanneer de evolutiepaden van steden ter sprake komt, is de term 'padafhankelijkheid' erg relevant (Boschma, 2004).

Het begrip padafhankelijkheid is geïntroduceerd door de Engelse econoom David (1985). Hij vatte het bestaan van onomkeerbare economische processen samen door te stellen dat 'history matters'. Padafhankelijkheid toont volgens David aan dat een historische reeks van gebeurtenissen richting geeft aan een bepaald (specifiek) pad van ontwikkeling. Een padafhankelijk proces is op deze manier een proces vanwaar de uitkomst evolueert als een gevolg van de historie van dit proces. Martin & Sunley (2006, p. 399) definiëren deze eigenschap als 'non-ergodicity'. Hoewel padafhankelijkheid een centrale positie inneemt binnen de evolutionaire economische geografie, is er sprake van een gebrek aan een algemeen geaccepteerde theorie aangaande dit begrip (Simmie et al., 2008). Als gevolg hiervan zijn er in de loop der jaren drie manieren ontstaan waarop padafhankelijkheid geconceptualiseerd kan worden (Martin & Sunley, 2006):

- Technologische 'lock-in'. De kern van deze visie op padafhankelijkheid ligt in de aanname dat de volgorde van zogenaamde adoptiebeslissingen leidt tot één bepaalde optie, waarna andere opties uitgesloten zijn. Het pad van historische gebeurtenissen laat op deze manier voor een lange periode zijn sporen na (Boschma et al., 2002). Dit kan zowel een positieve als een negatieve betekenis hebben
- Dynamische toenemende meeropbrengsten. Deze visie op padafhankelijkheid is ontwikkeld door Arthur (1988). Volgens Arthur hebben toenemende meeropbrengsten een zekere mate van padafhankelijkheid tot gevolg door voor een sturing van ontwikkelingen te zorgen.
- 'Institutional hysteresis'. Bij deze visie op padafhankelijkheid, geïntroduceerd door North (1990), wordt voornamelijk in gegaan op de invloed van instituties (zowel formele als informele) op economische verandering. Deze instituties blijken erg langzaam te veranderen door de jaren heen en lijken op elk moment te maken te hebben met de erfenis van het verleden, die niet onbesproken kan worden gelaten.

Het feit dat er geen eenduidige, algemeen geaccepteerde theorie voor padafhankelijkheid bestaat heeft twee oorzaken. Allereerst is het zo dat al vanaf het moment dat David en Arthur padafhankelijkheid als verklaring voor economische processen begonnen te gebruiken er hevige interpretatieve debatten zijn ontstaan over het juiste gebruik van dit begrip (Martin & Sunley, 2006). Men is het tot noch toe niet eens kunnen worden over de juiste definitie. In de volgende subparagraaf is hier meer aandacht voor; er wordt namelijk ingegaan op de nuancering van het padafhankelijk denken. Een tweede oorzaak is dat het denken in padafhankelijkheid ook haar intrede heeft gedaan in andere wetenschappelijke disciplines zoals politiek- en institutioneel onderzoek. Er kan gesteld worden dat het begrip op deze manier een bredere basis krijgt binnen de wetenschap. Echter, hoe vaker het begrip vanuit een andere (nieuwe) invalshoek benaderd wordt, des te moeilijker wordt het om een eenduidige definitie of visie op padafhankelijkheid te formuleren (Martin & Sunley, 2006).

Binnen deze paragraaf ligt de focus met name op de relevantie van het padafhankelijkheids-denken, wanneer de economische ontwikkeling van regio's en steden geanalyseerd wordt. Hier zal later in deze paragraaf dan ook uitgebreid bij worden stilgestaan. Hierbij is voornamelijk aandacht voor de eerste van de hierboven uiteengezette visies op padafhankelijkheid: (technologische) lock-in.

Nuancering van het padafhankelijk denken

Na David's introductie van het concept in 1985 heeft het padafhankelijkheidsdenken in verschillende disciplines binnen de sociale wetenschappen aan belang gewonnen. Dit heeft echter ook een flink aantal studies tot gevolg gehad waarbinnen padafhankelijkheid genuanceerd wordt (zie o.a.: Bassanini & Dosi, 2001; Hirsh & Gillespie, 2001; Liebowitz & Margolis, 1995). David (2001) heeft dit echter getracht te pareren met de stelling dat deze kritiek voornamelijk berust op verkeerd gebruik en interpretatie van het begrip padafhankelijkheid. Een strikte, geformaliseerde definitie zou ertoe kunnen bijdragen om dit probleem te verhelpen, aldus David. Ondanks enkele pogingen hiertoe (David, 2001, 2005, 2006; Page, 2006) is deze definitie nog altijd niet aanwezig (Martin & Sunley, 2006).

Één van de meest recente commentaren op het concept padafhankelijkheid komt van de Engelse economisch geograaf Ron Martin. Martin (2009) vindt namelijk dat binnen de 'orthodoxe' padafhankelijkheid, zoals David dat uiteengezet heeft, er teveel nadruk ligt op een uiteindelijke evenwichtssituatie. David noemt het zelfs letterlijk 'path dependent equilibrium economics'. Hiermee ligt de nadruk meer op continuïteit dan op verandering terwijl dat volgens Martin nu juist niet de bedoeling kan zijn wanneer evolutie geanalyseerd wordt. Lock-in (volgens David een gevolg van padafhankelijkheid) zou duiden op reproductie van wat reeds aanwezig is tot meer van hetzelfde, maar niet op evolutie.

Martin (2009) vindt dat padafhankelijkheid binnen de economische geografie op een andere manier benaderd moet worden. Hij benadert padafhankelijkheid door de ontwikkeling van lokale en regionale economieën te analyseren. Martin stelt dat het 'orthodoxe' padafhankelijkheidsmodel geschikt is om ontwikkelingspaden van zogenaamde 'radicale' technologieën te verklaren. Echter, om de ontwikkelingspaden van lokale economieën te verklaren dient dit model enigszins aangepast te worden, aldus Martin. Binnen dit model is namelijk geen plaats voor heterogeniteit (variatie), wat juist een kenmerk is van lokale economieën. Lokale economieën zijn namelijk complexe systemen die gekenmerkt worden door een grote diversiteit aan sectoren, bedrijven en instituties. Hierdoor kunnen er volgens Martin meerdere ontwikkelingspaden naast elkaar bestaan die al dan niet

met elkaar verbonden zijn. Co-evolutie kan dan het gevolg zijn (Martin & Sunley, 2006). Daarnaast geldt voor instituties dat ze zogenaamde 'composite' eenheden zijn die bestaan uit verschillende instituties op het microniveau zoals organisaties, sociaal-culturele normen en individuele regels en procedures (Martin, 2009). Dit geldt ook voor de verschillende sectoren binnen een lokale economie. Dit betekent dat lokale economieën zich geleidelijk kunnen ontwikkelen tot een veranderende mix en oriëntatie van componenten die op lagere niveaus aanwezig zijn, bijvoorbeeld de individuele bedrijven en hun activiteiten. Ook geeft Martin aan dat binnen het 'orthodoxe' padafhankelijkheids concept te weinig aandacht wordt besteed aan het belang van concurrentie tussen bedrijven en de invloed die deze concurrentie heeft op de lokale economie. Een competitief voordeel is geen eindsituatie, maar een padafhankelijkproces, aldus Martin. Hierbinnen spelen traditionele evolutionaire begrippen als variatie, vernieuwing, selectie, bekwaamheid, mutatie en adaptie een belangrijke rol, zowel voor bedrijven als instituties.

Uit het bovenstaande kan worden opgemaakt dat enige nuancering van het orthodoxe padafhankelijkheidsdenken, zoals geïntroduceerd door Paul David, op zijn plaats is. Desalniettemin vormt het begrip padafhankelijkheid nog altijd een belangrijk deel van de evolutionaire economische geografie. In het kader van dit onderzoek is een eenvoudige verbinding te leggen tussen padafhankelijkheid en de ontwikkelingspaden van regio's en steden. In de volgende subparagraaf zal hier verder op worden ingegaan.

2.3 Regionale ontwikkelingspaden: ontwikkeling en kenmerken

Hoewel padafhankelijkheid in eerste instantie vooral op de ontwikkeling van bedrijven en technologieën toegepast werd, is er in de afgelopen jaren steeds meer geschreven over padafhankelijkheid in relatie tot geografische eenheden, met name regio's (Bontje & Musterd, 2008; Martin & Sunley, 2006; Martin & Simmie, 2008; Bathelt & Boggs, 2003; Simmie et al., 2008; Frenken & Boschma, 2007; Boschma & Frenken, 2009; Levin-Waldman, 2009; Martin, 2009). Hierbij ligt de nadruk vooral op de vraag in hoeverre vroegere ontwikkelingen in een economische structuur determinerend zijn voor toekomstige ontwikkelingen (Martin & Simmie, 2008). Dit is in lijn met de hierboven aangehaalde nuancering van het padafhankelijkheidsbegrip door Martin (2009).

Wanneer het gaat om regionale ontwikkeling waren geografen zelfs voorafgaand aan de recent toegenomen aandacht van padafhankelijkheid binnen de wetenschappelijke literatuur het erover eens dat economische structuren van landen, regio's en steden te maken hebben met de erfenis van vroegere industriële en institutionele ontwikkelingen en dat deze geschiedenis een bepalende invloed kan hebben in toekomstige ontwikkeling en evolutie (Martin & Sunley, 2006). Zo noemde David (1994) technologische en institutionele padafhankelijkheid de twee belangrijkste 'carriers of history', maar ook belangrijke bouwstenen voor een evolutionaire aanpak van regionaal onderzoek. Dit heeft een grote hoeveelheid economisch-geografisch onderzoek tot gevolg gehad dat de nadruk legde op padafhankelijkheid als verklaring voor regio's met een sterke groei alsmede regionale economieën die los trachten te komen van oude, 'locked-in' ontwikkelingspaden (o.a. Kenney & Von Burg, 2001; Bathelt & Boggs, 2003; Boschma 2004, 2005; Gertler, 2005).

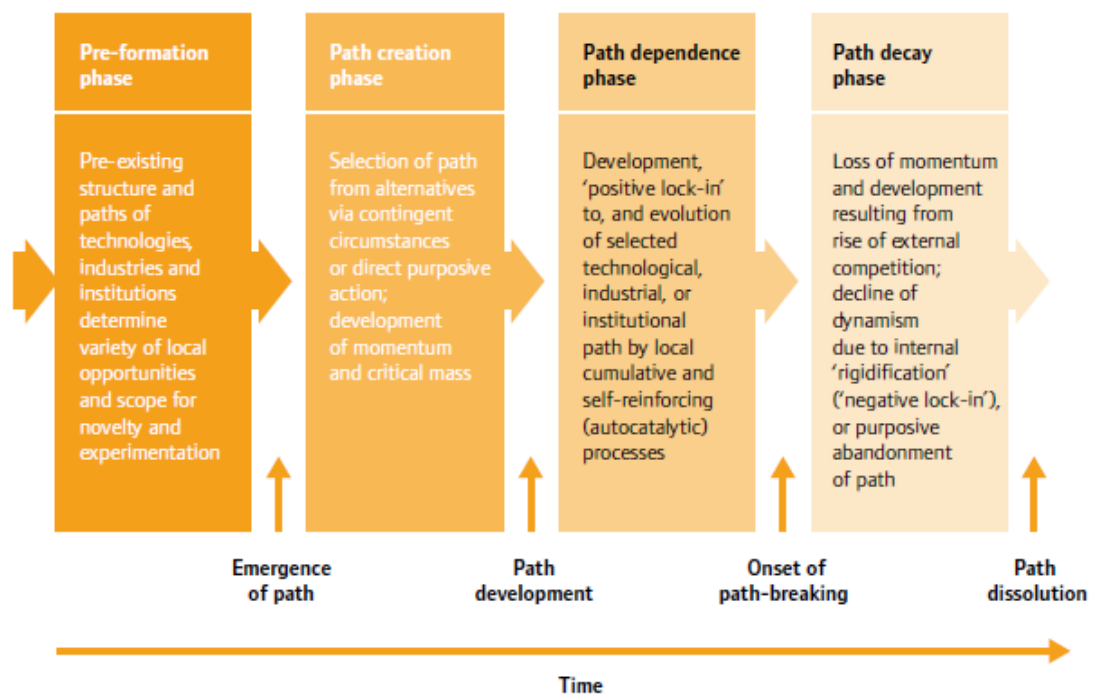
Uit deze en vele andere studies kan herleid worden dat de basisprincipes van het padafhankelijkheids-begrip een belangrijke lokale dimensie hebben. Padafhankelijkheid kan daarom gezien worden als een proces of effect dat voornamelijk op een lokaal niveau van belang is en optreedt. In dit kader kan padafhankelijkheid dan ook in een grote mate als plaatsafhankelijk worden gezien

(Martin & Sunley, 2006). Regionale ontwikkelingspaden zitten echter complexer in elkaar dan technologische ontwikkelingspaden (Bathelt & Boggs, 2003). Competenties van individuele bedrijven kunnen namelijk niet in een homogeen regionaal ontwikkelingsmodel omgezet worden. Daarnaast spelen in een regio niet alleen individuele bedrijven een rol, maar ook gehele sectoren en instituties. Er is sprake van een driehoek, waarbinnen de verschillende eenheden invloed hebben op elkaar (Simmie et al., 2008).

Bij het gebruiken van de term padafhankelijkheid moet ervoor gewaakt worden dat het niet wordt verward met 'past dependence' of historisch determinisme (Martin & Sunley, 2006). Padafhankelijkheid is namelijk veel meer een probabilistisch en contingent proces: op elk moment in de tijd zijn toekomstige evolutionaire trajecten van technologie, institutie, bedrijf of sector geconditioneerd door de vroegere en huidige staat van het betreffende systeem. Het is daarbij zeker mogelijk dat er meerdere ontwikkelingspaden in een regio naast elkaar bestaan, zonder dat ze gerelateerd aan elkaar zijn. Dit wordt 'multiple unrelated padafhankelijkheid' genoemd. Het kan ook zijn dat ze wel met elkaar verband houden, dan is er sprake van 'multiple related padafhankelijkheid'. Padafhankelijke ontwikkelingen zijn niet overal van even groot belang. De lokale context (instituties, infrastructuur) en omstandigheden zijn in dit opzicht van cruciaal belang (Martin & Sunley, 2006).

In dit kader is het interessant om te weten hoe een regionaal ontwikkelingspad tot stand komt en zich ontwikkelt. Figuur 2.1 toont de relatie tussen padafhankelijkheid en de vorming van nieuwe industriële sectoren in een stedelijke economie.

Figuur 2.1: Padafhankelijkheid en de vorming van nieuwe industriële sectoren



Bron: Simmie et al. (2008)

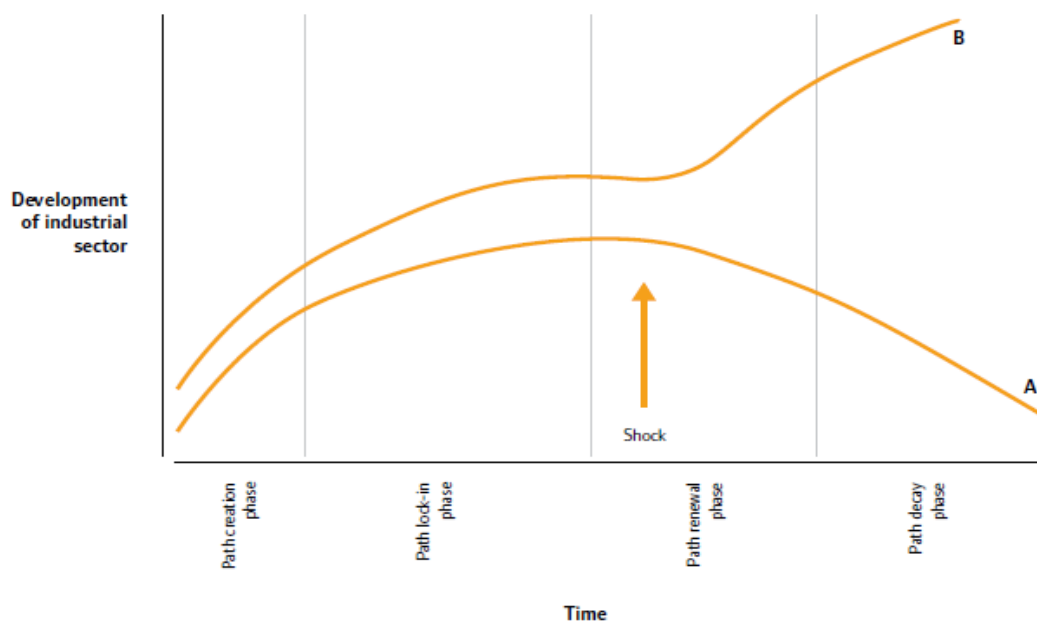
Deze relatie wordt in vier delen uiteengezet. Nieuwe ontwikkelingspaden van steden blijken niet zomaar te ontstaan, ze ontstaan in de context van bestaande

structuren en paden. Deze bestaande structuren en paden worden samen gevat in de 'pre-formation' fase. Op dit moment is het mogelijk dat allerlei verschillende technologieën of bedrijfstakken naast elkaar bestaan. Welke technologie of bedrijfstak uiteindelijk belangrijk wordt (geselecteerd wordt om in biologische termen te spreken) kan gewoonweg te maken hebben met toeval of een opzichzelfstaande gebeurtenis. Hierdoor kan het zo zijn dat bepaalde omstandigheden in de betreffende stad veranderen waar de ene bedrijfstak meer van profiteert dan de andere. Daarnaast kan het ook het resultaat zijn van gericht competitief gedrag van economische actoren of instituties, waardoor het verschil in omstandigheden beter benut wordt. Deze ontwikkeling begint vervolgens andere actoren aan te trekken of het verhoogt haar invloed op de lokale markt. Hierdoor wordt een ontwikkelingspad gevormd ('Path-creation' fase). Wanneer de benodigde hoeveelheid die zich rond de activiteiten heeft gevormd een bepaalde dynamiek bereikt, krijgt het pad te maken met 'lock-in'. Hierdoor ontstaat een derde fase namelijk die van 'padafhankelijkheid', die gekenmerkt wordt door een cumulatieve- en zichzelf versterkende ontwikkeling.

Stagnatie in de ontwikkeling van het pad kan verschillende redenen hebben. Bijvoorbeeld door de opkomst van externe concurrentie of innovaties elders. Daarnaast kan de reden ook intern liggen: een vertraging in het innovatieve vermogen van de betreffende sector of de verhuizing van belangrijke bedrijven binnen deze sector. Hierdoor is er sprake van 'path decay', de vierde fase in figuur 2.1.

Echter, het blijkt ook mogelijk voor bedrijven binnen een bepaalde sector zich aan te passen aan de veranderende omstandigheden ter plaatse. Hierdoor wordt een nieuwe fase ingegaan van intensieve innovatie en ontwikkeling en is het mogelijk dat het pad niet uiteenvalt, maar een nieuwe fase van groei doormaakt (Simmie et al., 2008). Hier kan uit opgemaakt dat sommige ontwikkelingspaden kenmerken vertonen van een levenscyclus, terwijl andere in staat zijn zichzelf opnieuw 'uit te vinden' (Glaeser, 2005). In figuur 2.2 is hier een voorbeeld van gegeven.

Figuur 2.2: Twee mogelijke padafhankelijke trajecten¹



Bron: Simmie et al. (2008)

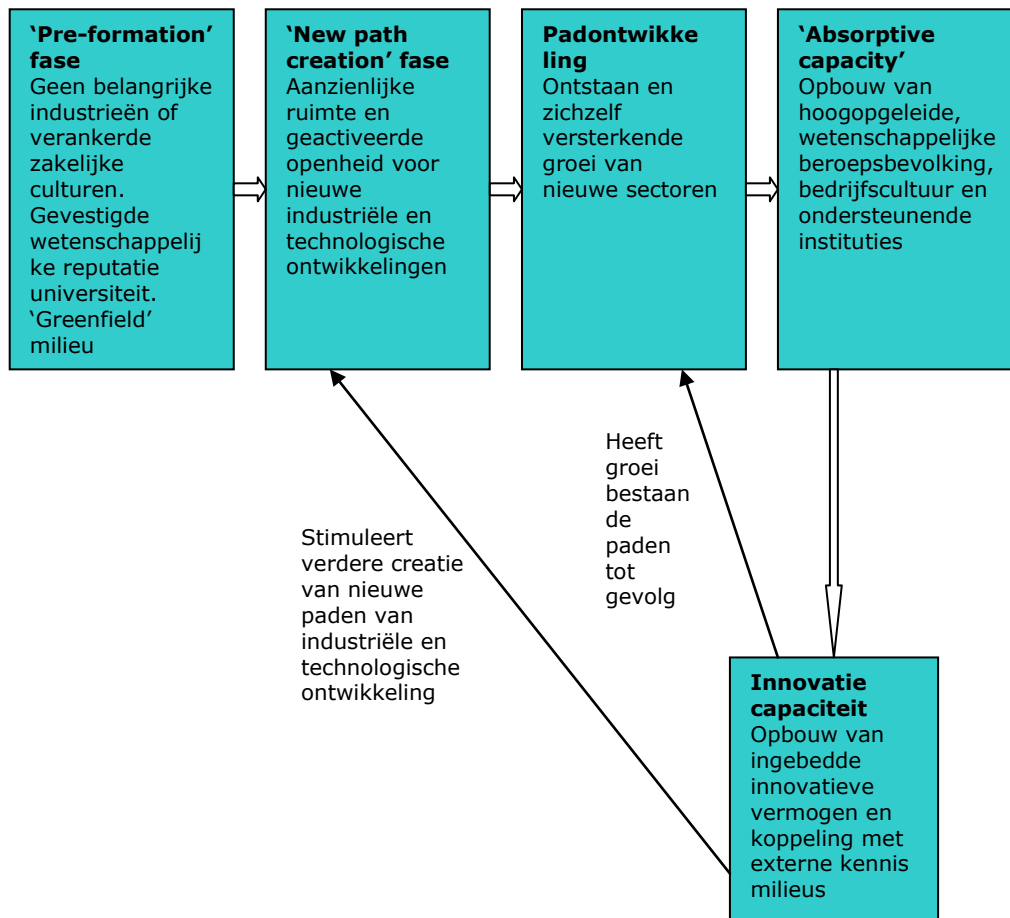
¹ Traject A is een weergave van een standaard padafhankelijk model. Traject B is een weergave van een situatie waar het zogenaamde 'path decay' wordt vermeden en het bestaande pad wordt vernieuwd en uitgebreid

Hoe twee van zulke tegenovergestelde paden gekarakteriseerd kunnen worden is gebleken uit onderzoek van Simmie et al. (2008). Zij hebben onderzocht waarom er verschillen zijn in de innovatie prestaties van steden. De Britse steden Cambridge en Swansea blijken in dit kader twee uitersten. Het ontwikkelingstraject van Cambridge is te vergelijken met traject B in figuur 2.2, dat van Swansea met traject A. Uit deze figuur blijkt dat er op enig moment in de tijd er sprake is van een punt waarbij een stad traject A of traject B in gaat. Hier is dat aangegeven met 'shock'. Zo'n verstoring van het ontwikkelingspad kan worden veroorzaakt door een zogenaamd '(national) rupture'. Hierbij gaat het om sectorale en technologische crises die van invloed zijn op de richting van het pad. Daarnaast kunnen politieke crises de kwaliteit van lokale instituties aantasten en hebben hierdoor invloed op het regionale ontwikkelingspad (Bathelt & Boggs, 2003). De neergang van de textielindustrie in Enschede en Tilburg is een voorbeeld van zo'n 'rupture'.

In de figuren 2.3 en 2.4 zijn beide ontwikkelingspaden uit figuur 2.2 schematisch weergegeven. Een kenmerkend verschil tussen beide paden is dat in Cambridge succesvolle sectoren het ontstaan van verschillende nieuwe paden ingeleid hebben, daar waar Swansea moeite heeft de erfenis van haar industriële verleden van zich af te schudden. 'Nieuwe' sectoren vinden geen inbedding in Swansea. Cambridge is in staat op telkens opnieuw nieuwe paden in te slaan, terwijl Swansea zich in een vicieuze cirkel bevindt. Neffke en Svensson Henning (2008) hebben in Zweden op dezelfde manier onderzoek gedaan. Dit heeft uitgewezen dat regio's hun sectorale profiel kunnen wijzigen door de jaren heen, maar dit proces vindt plaats in een zeer laag tempo en wanneer er sprake is van diversificatie, dan is deze sterk geworteld in het bestaande sectorale profiel van de regio.

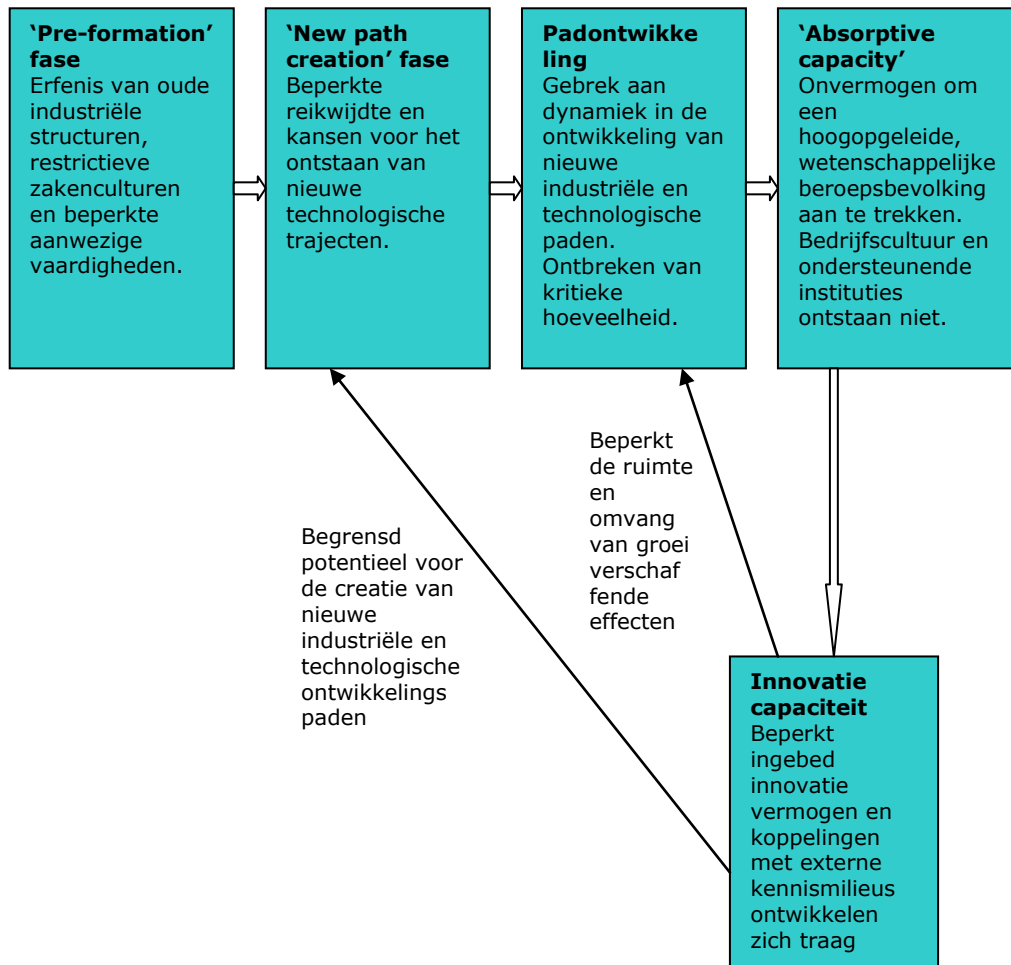
Het feit dat er steden zijn zoals Cambridge, die wel succesvol zijn in het aanpassen van hun economische structuur en er steden zijn zoals Swansea waar dit proces tot op heden onsuccesvol is, kan verschillende oorzaken hebben. Zoals uit figuur 2.4 blijkt is er in Swansea weinig aansluiting met kennis van elders, waardoor er sprake is van negatieve 'lock-in' effecten. Daarnaast kunnen institutionele obstakels (starheid van bestuur, slecht werkende samenwerking tussen bedrijven) zorgen voor het bemoeilijken van een succesvolle aanpassing (Florida, 1996). Het is daarmee duidelijk dat lokale overheid een cruciale rol kan spelen bij ontwikkelingspaden van regio's en steden, zowel in positief als in negatief opzicht (Glaeser, 2005).

Figuur 2.3: Schematisch voorbeeld van een positieve padafhankelijke ontwikkeling (Cambridge, Engeland)



Bron: Simmie et al. (2008; bewerkt door auteur)

Figuur 2.4: Schematisch voorbeeld van een negatieve padafhankelijke ontwikkeling (Swansea, Engeland)



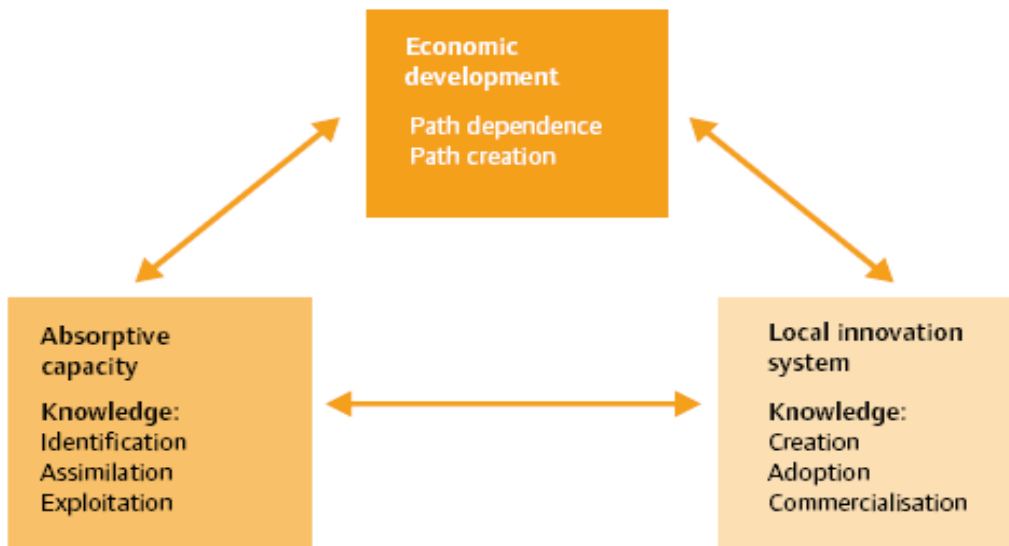
Bron: Simmie et al. (2008; bewerkt door auteur)

Aanpassing en innovatie: veranderingen in regionale ontwikkelingspaden

In het eerste deel van deze paragraaf is uiteengezet hoe een regionaal ontwikkelingspad zich vormt en wat de kenmerken van zowel een positief als een negatief ontwikkelingspad zijn. Van belang bij het analyseren van regionale en stedelijke ontwikkelingspaden is hoe veranderingen binnen deze paden zich voltrekken. Drie onderling gerelateerde fenomenen spelen hierbij een belangrijke rol. Een schematische weergave van deze fenomenen is te zien in figuur 2.5.

Er kan gesteld worden dat er in nagenoeg alle gevallen van economische ontwikkeling wordt voortgebouwd op vroegere economische structuren (Simmie et al., 2008). De groei en aanpassing van regionale en stedelijke economieën vindt namelijk in een groot deel van de gevallen plaats in sectoren die op een bepaalde manier verbonden zijn met de activiteiten van dat moment (Boschma & Frenken, 2009). De structurele kenmerken van deze structuren zorgen ervoor dat lokale economische veranderingen padafhankelijk zijn. Op lange termijn is het echter wel zo dat stedelijke economieën veranderen van ontwikkelingspad. Dit is cruciaal voor de groei van een stedelijke economie. Innovatie is hierbij zeer belangrijk en de belangrijkste motor achter zowel padontwikkeling als padcreatie. Van groot belang bij het realiseren van succesvolle innovaties is het herkennen, begrijpen en toepassen van relevante kennis. Binnen de economische literatuur wordt dit ook wel absorptieve capaciteit genoemd. Innovaties worden gezien als een uitkomst van de absorptie capaciteit van een bedrijf of (in dit geval) een regio/stad. Bedrijven of regio's met een sterke 'thuisbasis' van interne kennis beschikken vaak over een grotere absorptie capaciteit, zijn daarmee vaak beter in staat baanbrekende ideeën te realiseren en zo economische ontwikkelingspaden te creëren (Simmie et al., 2008).

Figuur 2.5: De driehoek van aanpassingsfactoren



Bron: Simmie et al. (2008)

Tenslotte spelen ook lokale innovatiesystemen een belangrijke rol bij het verklaren van langtermijn ontwikkelingen van stedelijke economieën. Op basis van Schumpeter (1961, p. 56) kan gesteld worden dat innovatie 'het realiseren van nieuwe combinaties inhoudt, zoals een nieuw product, een nieuwe productiemethode, een nieuwe markt, een nieuwe toeleveringsbron of een nieuwe industriële organisatie'. Dit proces beschreef hij ook wel als creatieve destructie

(Schumpeter, 1942). Deze term is door Schumpeter geïntroduceerd en door latere economen ook voornamelijk gebruikt, om de ontwikkeling van een bedrijf (aan de hand van innovaties), de ontwikkeling van een sector (aan de hand van toetreding van nieuwe en vertrek van 'oude' bedrijven) of de ontwikkeling van een economische structuur (aan de hand van industriële mutatie) te verklaren (Yasar et al., 2004). Wanneer het gaat om de ontwikkeling van regionale en stedelijke ontwikkelingspaden, behelst innovatie de creatie, adoptie, commercialisatie van nieuwe, economische waardevolle kennis. Deze is gebaseerd op complexe relaties tussen de oorsprong van en typen sectoren en het vermogen van lokale innovatiesystemen om de aanwezige kennis te combineren met kennis uit externe economieën (Simmie et al., 2008).

Zoals uit figuur 2.3 en 2.4 duidelijk wordt, spelen innovaties (en daarbij de werking van lokale innovatiesystemen) een belangrijke rol bij het realiseren van aanpassingen in regionale ontwikkelingspaden (Martin & Simmie, 2008). Innovaties kunnen voor aanpassingen zorgen in een regionale en lokale economie zorgen, wanneer deze te maken krijgt met een eerder genoemd 'rupture'. Het eventuele succes van innovaties heeft te maken met absorptie capaciteiten van bedrijven, instituties en organisaties in de betreffende stad. Er is een grotere kans op succesvolle innovaties, wanneer er sprake is van 'technological relatedness' tussen activiteiten die in de regio of stad plaatsvinden (Boschma & Frenken, 2009). Deze relatedness kan ervoor zorgen dat vanuit een (eventueel doodgelopen) ontwikkelingspad, een ander ontwikkelingspad ontstaat, dat zijn wortels in het 'moederpad' heeft (zoals hierboven bij figuur 2.1 beschreven). Wanneer nieuwe variatie binnen aanwezige bedrijfstakken van een stad of een regio geworteld is in zo'n ouder pad, kan gesproken worden van 'regional branching' (Boschma & Frenken, 2009). 'Regional branching' kan op twee manieren voorkomen. Zo kan een nieuwe sector uit een oude sector groeien. Daarnaast kan een nieuwe sector ontstaan uit een nieuwe combinatie van competenties uit verschillende bedrijfstakken.

Uiteraard is het voor elke stad of regio wenselijk voorbereid te zijn op eventuele toekomstige 'ruptures'. In de economisch-geografische literatuur wordt in dit kader ook wel gesproken over 'adaptability' (aanpassingsvermogen). Uit succesvolle transformaties van steden kunnen een vijftal factoren afgeleid worden die dit succes bepaald hebben (Hall, 1991; Glaeser, 2005). Geen van deze factoren garandeert uiteraard succes, maar zonder één van deze vier vereisten is het volgens Hall onwaarschijnlijk dat succesvolle (economische) transformaties zullen plaatsvinden. Hierbij gaat het om de volgende factoren:

- *Ontwikkeling van een kennisfundament*: Universiteiten en andere kennisinstellingen zijn van levensbelang voor een succesvolle economische transformatie. Niet alleen zorgen deze instellingen zelf voor werk en kennisvergaring, ze zorgen in veel gevallen ook voor (industriële) spin-offs en vervullen zo een belangrijke rol binnen lokale innovatiesystemen (Simmie et al., 2008). Voorbeelden hiervan zijn Manchester (Engeland), Boston en Pittsburgh (U.S.A.) (Glaeser, 2005).
- *Industriële diversiteit*: Met een diverse economische structuur zijn steden beter in staat zich aan te passen, te reageren op 'ruptures'. Op deze manier is niet de gehele lokale economie slachtoffer van de neergang, in tegenstelling van een situatie waarin er sprake is van één leidende sector. In de Verenigde Staten hebben steden als Detroit en Pittsburgh (automobiëlindustrie) hier op een duidelijke manier mee te maken gehad, terwijl in Nederland steden als Enschede en Tilburg (textielindustrie) ook slecht in staat waren zich aan te passen (Glaeser, 2005).

- *Aanwezigheid infrastructuur (transport en communicatie)*: In dit tijdperk van een aldoor vernieuwende informatietechnologie, is aansluiting op relevante netwerken van groot belang. Ook aansluiting op belangrijke transportnetwerken is van groot belang voor succesvolle transitie. Een goed voorbeeld hiervan is het effect dat de aansluiting van de Franse stad Lille op het TGV-traject op de economische ontwikkeling van de stad heeft gehad. Op informatietechnologie gebied is Birmingham (GB) hier een voorbeeld van (Webster, 2001).
- *Cultuur en levenskwaliteit*: Festivals en andere culturele evenementen kunnen de sfeer in de stad evenals het imago en de naamsbekendheid sterk verbeteren. Positieve imago vorming kan als vliegwiel effect dienen voor economisch herstel van een stad (Bianchini, 1993). Ook het onderhouden van woningen, straten en voorzieningen speelt hierbij een grote rol. Barcelona en Indianapolis zijn steden die in de afgelopen jaren op deze manier te werk zijn gegaan (Harris, 1997) en ook Rotterdam (Richards & Wilson, 2004) heeft hier op een succesvolle manier op ingezet. Deze lokale elementen van levenskwaliteit hebben een belangrijk strategisch belang. (Van Boom & Mommaas, 2009). De levenskwaliteit is van groot belang bij het behouden van arbeiders wanneer er sprake is van 'path decay'. Een zekere mate van woongenot kan een positieve barrière vormen voor bewoners om te vertrekken en kan daarnaast zorgen voor een aanwas van nieuwe bewoners (Glaeser, 2005). Een negatief voorbeeld vormt de stad Pittsburgh. Na de ineenstorting van de industrie, vertrokken veel voormalige fabrieksarbeiders omdat de werkgelegenheid voor een groot deel wegviel en de stad toch al weinig woongenot bood (Plushnick-Masti, 2009). Boston is een voorbeeld van een stad waar het woongenot op een positieve manier heeft bijgedragen aan succesvolle aanpassingen in de economische structuur (Glaeser, 2005).
- *Mega-projecten*: Het realiseren van mega-projecten kan een stimulerend effect hebben op de regionale economie, zowel op het gebied van werkgelegenheid als 'winstgevendheid' van een regio. Ook mega-projecten kunnen een positief effect hebben op het imago, alsmede op het 'urban landscape' (Hall, 1991).

Het proces van aanpassing van de economische structuur van een stad of regio, kan als een zeer gecompliceerd en dynamisch proces worden omschreven. Het gaat hier namelijk niet alleen om de groei van 'nieuwe' economische sectoren in de stad, maar ook onderwijs en arbeidsmarkt moeten zich aanpassen en mee veranderen. Zodoende kunnen in het proces van 'omturnen' van de regionale economie zowel problemen aan de vraagzijde (bedrijvigheid) als aan de aanbodzijde (arbeidsmarkt) ontstaan (Hall, 1991). Transitie van de werkgelegenheid naar een nieuwe economische structuur vergen tijd en aanpassingsvermogen. Deze transitie zorgt ook voor een verandering in het innovatievermogen van een sector of een regio. Innovatie en 'retardation' (tegenovergestelde innovatie: veroudering van productiemethoden etcetera) zijn innig vervlochten als het gaat om economische structuurveranderingen en de economische prestaties van regio's zijn op deze manier verbonden met de ontwikkelingsfase van haar belangrijkste sector (Quatraro, 2009).

Het creëren van nieuwe werkgelegenheid via productinnovatie wordt gezien als een noodzakelijke, maar geen voldoende voorwaarde om het risico van structurele werkloosheid af te wenden. De arbeiders die 'over' zijn kunnen namelijk pas werk vinden in nieuwe sectoren wanneer zij over de juiste kennis en

vaardigheden beschikken. Hiervoor zijn dikwijls grote investeringen in training, bij- en omscholing nodig (Boschma et al., 2002). Er kan gesteld worden dat er sprake is van een zogenaamde 'mismatch' tussen de routines uit de oude sectoren en de nieuwe, opkomende sectoren. In veel Europese landen is deze 'mismatch' een belangrijke oorzaak voor hoge werkloosheidscijfers. Hier sluit het aanbod van arbeid in mindere mate aan bij de vraag. De creatie van nieuwe producten én investeringen in opleidingsniveau van werknemers zijn daarom noodzakelijke voorwaarden voor economische groei, aldus evolutionair economen (Boschma et al., 2002). Daarnaast is het van groot belang voor een stad het werknemersbestand te behouden en waar mogelijk uit te breiden wanneer er sprake is van 'path decay'. Niet alleen bedrijvigheid (in de vorm van nieuwe sectoren) zijn belangrijk voor een succesvolle aanpassing, maar ook een voldoende aanbod van werknemers (Glaeser, 2005).

In de voorgaande paragrafen van hoofdstuk 2 is een theoretische onderbouwing gegeven voor de afhankelijke variabele in dit onderzoek, 'aanpassingen in economische structuur'. In de volgende paragraaf is er aandacht voor de onafhankelijke variabele, namelijk het begrip 'DNA van de stad'.

2.4 DNA van de stad

2.4.1 Inleiding

Wanneer het gaat over het onderscheidend vermogen van een stad en de ontstaansgeschiedenis van dit onderscheidend vermogen, is het zaak op zoek te gaan naar de unieke capaciteiten van een stad, in al haar geledingen. Verschillende auteurs spreken in dit kader van het DNA van de stad (Vreeman, 2008; Van Boom & Mommaas, 2009).

Met het DNA wordt in de medische wereld de unieke combinatie van chromosomen bedoeld, die elk levend organisme in zich heeft (Watson, 2003). De vraag is nu hoe deze analogie op een heel ander object, namelijk 'de stad' geprojecteerd kan worden.

2.4.2 Een nieuw begrip: definities en invalshoeken

Er kan gesteld worden dat er op dit moment (nog) geen sprake van een eenduidige definitie van het DNA van de stad. Zo wordt het gebruikt om een gemeenschappelijke band tussen twee steden aan te duiden (Smet, 2009), een omschrijving te geven van historisch erfgoed in een stad (NL Streets, 2008) en een doorsnede van het culturele klimaat in een stad weer te geven (RRKC, 2010). Daarnaast destilleert onderzoeks- en adviesbureau ECORYS met Stads-DNA© de unieke, onderscheidende talenten van een stad (ECORYS, 2010).

Ook in meer beleidsmatige- en wetenschappelijke hoek duikt de term DNA van de stad steeds meer op. Één van de eerste personen die het DNA van de stad nadrukkelijk aan de orde heeft gesteld, is de voormalig burgemeester van Tilburg, Ruud Vreeman. Wanneer steden zich bezighouden met vernieuwingsstrategieën, zouden zij oog moeten houden voor de specifieke krachten en zwakten van de stad, aldus Vreeman. Daarnaast behelst het DNA van de stad ook een verhaal. Het verhaal van de ontstaansgeschiedenis van de stad, een verhaal over hoe de stad geworden is zoals zij nu is met alle kenmerkende facetten die daarbij horen (Vreeman, 2008). Kruidhof et al. (2010) zien het DNA van de stad als een verzameling van bepalende factoren uit de structuur, cultuur

en historie van een stad. Het vermogen zich aan te passen aan een veranderende omgeving, ligt vast in deze factoren.

De benoeming van deze factoren komt ook terug in het relaas van Helder (2010) die zich vooral richt op het DNA van de stad als basis van stedelijke vernieuwing. De Lissabon-strategie heeft de aanzet gegeven voor een duidelijke focus op de kenniseconomie als toekomststrategie voor steden. Elke stad zou volgens Helder invulling dienen te geven aan deze strategie vanuit haar eigen identiteit, haar DNA. Deze invalshoek heeft een aantal raakvlakken met de benadering van Molotch et al. (2000) van de sociaal-economische ontwikkeling van steden. In deze benadering worden 'place character' en 'place tradition' als belangrijke factoren beschouwd in een analyse van regionale en stedelijke ontwikkeling. 'Place character' wordt gedefinieerd als een bundeling van factoren die elkaar beïnvloeden zoals een lokale cultuur, bestuur en de gebouwde omgeving op een bepaald moment in de tijd. Aansluitend hierop wordt 'place tradition' gedefinieerd als de vormgeving van 'place character' door de tijd heen. Het gaat er dus om in welke mate 'place character' van het verleden bepalend is voor 'place character' in de toekomst. Er is dus sprake van een zekere mate van padafhankelijkheid.

Van Boom en Mommaas (2009) ten slotte, beschouwen het DNA van de stad ook analoog aan een strategische beleidsvisie voor de toekomst. Binnen zulke visies zal een combinatie moeten worden gemaakt van nieuwe ideeën met het DNA van de stad. Zij zien het DNA van de stad als een veelvoud van economische, ruimtelijke en sociale bouwstenen die in het verleden zijn opgebouwd. Hiermee sluiten zij aan op Bontje & Musterd (2008) die bij hun analyse van historische stedelijke ontwikkeling gebruik maken van de geologische metafoor. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat steden en regio's opgebouwd zijn uit een aantal lagen die zich in verschillende fasen van het ontwikkelingspad gevormd hebben. Het DNA van de stad kan bepaalde ontwikkelingsrichtingen van de stad uitsluiten, maar daarentegen ook mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingsrichtingen bevatten (Van Boom & Mommaas, 2009).

Hoewel de verschillende benaderingen van het DNA van de stad in uiteenlopen, valt hier uit wel op te maken is dat het erom gaat wat de betreffende stad onderscheidt van andere steden; aspecten die tot het fundament van de stad gerekend moeten worden en daardoor moeilijk te veranderen zijn. Deze aspecten kunnen zowel betrekking hebben op economie, ligging, sociale zaken als een bepaalde specifieke mentaliteit die in de stad heerst evenals de onderliggende relaties tussen deze factoren (Van Boom & Mommaas, 2009).

Het DNA van de stad vertoont zo op vele punten gelijkheid met wat Boelens (2002) heeft omschreven als 'regionaal aanpassingsvermogen'. Hierbij gaat het om een interactie van lokale factoren als de strategische ligging van regio's binnen transport- en informatiestromen, institutionele voorwaarden wanneer het gaat om economische, politieke, sociaal-culturele en ruimtelijke aspecten en een bepaalde specifieke mentaliteit wanneer het gaat om lokale organisatie- en ontwikkelingscapaciteit. Voor al deze factoren geldt dat ze noodzakelijk zijn om een bepaalde ontwikkeling op gang te zetten, maar op zichzelf zijn ze niet voldoende (Van Boom & Mommaas, 2009).

Al het bovenstaande kan samengevat worden in de definitie die Hospers (2009) aan het DNA van de stad geeft, welke in lijn ligt met de opvattingen van Ruud Vreeman:

'De eigenlogica van de stad gecombineerd met het verhaal van de stad'

Deze definitie kan worden verduidelijkt aan de hand van een aantal concrete factoren die in de volgende subparagraaf uiteengezet zullen worden.

2.4.3 Ontleding van het DNA van de stad

Ondanks dat er nog zeer weinig economisch-geografisch onderzoek heeft plaatsgevonden waarin het DNA van de stad een centrale rol speelt, kan op basis van Boelens (2002) en Bertram (2010) een aantal factoren opgesteld worden die samen het DNA van de stad vormen.

Dit zijn:

- *Verhaal van de stad.* Geschiedenis van de stad, welke invloed heeft op de staat van de stad in 2010 Deze factor heeft behelst met voornamelijk het historisch erfgoed van een stad in combinatie de sfeer die er in de stad hangt.
- *Ligging.* Hoewel we ons inmiddels in het tijdperk van de informatietechnologie bevinden is het belang van de geografie op het DNA van een stad nog altijd aanwezig. Hierbij gaat het zowel om de natuurlijke ligging (aan zee of rivier, op een berg etc.) welke vastligt, als de ligging ten opzichte van belangrijke steden, grondstoffen, onderwijs en arbeidspotentieel, welke kan veranderen door de jaren heen.
- *(Inter)lokale instituties.* Hierbij gaat het om de invloed van het openbaar bestuur en andersoortige instituties op de ontwikkeling van de stad op zowel economisch als fysiek als sociaal vlak. Hieronder valt ook de politieke kleur die het college van B&W in de loop der jaren heeft gehad. Simmie et al. (2008) en Martin & Sunley (2006) benadrukken het belang van instituties in de ontwikkeling van regio's en steden. Ook dient er te worden nagegaan of er sprake is van een specifieke bedrijfscultuur in de stad of regio en wat deze precies inhoudt, alsmede netwerken tussen bedrijven onderling en tussen bedrijven en andere instituties
- *Samenleving.* Hierbij gaat het om samenstelling en mentaliteit van de bevolking in combinatie met de routines die hiermee samenhangen. Deze sociale structuren kunnen de ontwikkeling van de stad op een belangrijke manier beïnvloeden. Daarnaast kan de mentaliteit van werknemers in de vorm van een bepaald specifiek arbeidsethos bepalend zijn voor een stad. Uit Hall (1991) en Glaeser (2005) is namelijk al gebleken dat het aanwezige arbeidspotentieel van wezenlijk belang is voor de economische ontwikkeling van een stad. De kenmerken van de beroepsbevolking alsmede hun moraal kunnen hier van grote invloed op zijn.

Uit bovenstaande factoren wordt duidelijk dat het DNA van een stad moeilijk in één zin uit te drukken is. Het betreft een combinatie van factoren die de uniciteit van een stad weergeven en daarnaast mogelijk toekomstige ontwikkelingen bevorderen of juist beperken. In hoofdstuk 3 zal een operationalisatie van deze factoren plaatsvinden.

2.4.4 Werking van het DNA van de stad

In eerdere paragrafen is duidelijk geworden dat het begrip DNA van de stad steeds vaker gebruikt wordt om de unieke elementen van een stad te typeren. De werking van dit DNA wordt in deze gevallen vaak nog onderbelicht. In deze subparagraaf volgt een beschouwing over het mogelijke effect dat het DNA van de stad op de ontwikkelingsmogelijkheden van een stad heeft.

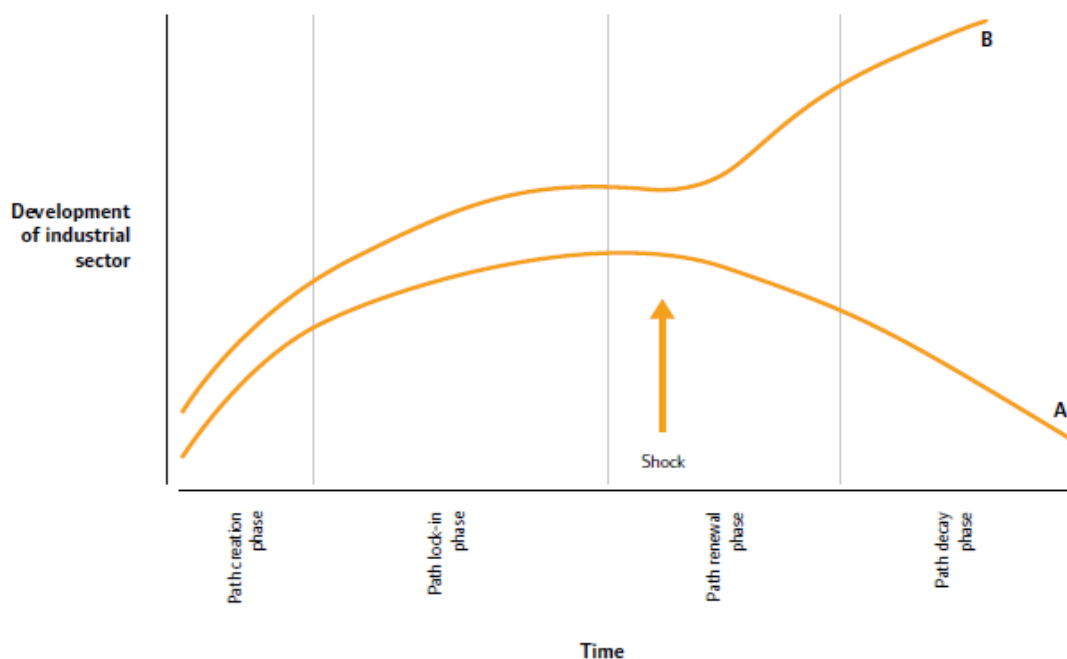
De feitelijke werking van het DNA van de stad is tot op heden binnen (economisch) geografisch onderzoek nog maar weinig onderzocht. Dit heeft deels te maken met de uiteenlopende definities die van het begrip zijn geformuleerd, zoals in paragraaf 2.4.2 uiteen is gezet. Wanneer de opvattingen van Molotch et al., (2000) en Helder (2010) worden gevolgd, heeft het DNA van de stad vooral

betrekking op imago en identiteit. Op deze manier werkt het DNA van de stad door op de aantrekkingskracht van bewoners, bezoekers en bedrijvigheid. Een positief imago voor een stad kan indirect als vliegwiel dienen voor economische groei, namelijk via bijvoorbeeld bestedingen van bezoekers of investeringen van bedrijven (Richards, 2004).

De vraag die binnen dit onderzoek aan de orde komt heeft echter betrekking op de invloed van het DNA van de stad op aanpassingen (veranderingen/wijzigingen) in de economische structuur van steden. Deze invalshoek is nog niet eerder gebruikt in de economische geografie, maar kan zeker een interessante aanvulling zijn op wat al bekend is over het DNA van de stad.

De in paragraaf 2.1 tot en met 2.3 uiteengezette theorie over padafhankelijkheid binnen regionale en stedelijke ontwikkelingspaden biedt namelijk ruimte voor toepassing van het DNA van de stad. Dit kan worden uitgelegd aan de hand van figuur 2.6. In deze figuur twee regionale ontwikkelingstrajecten schematisch weergegeven (traject A en B).

Figuur 2.6: Twee mogelijke padafhankelijke trajecten



Bron: Simmie et al. (2008)

Op een zeker moment (in de figuur aangegeven met 'shock') veranderen beide paden van richting. Bij traject A is er sprake van verval, bij traject B van vernieuwing. Figures 2.3 en 2.4 geven uitleg over de onderliggende factoren voor de verschillen tussen traject A en B op basis van het onderzoek van Simmie et al. (2008) in Cambridge en Swansea. Echter, er kan ook verondersteld worden dat het DNA van beide steden de ontwikkelingskansen van zowel Cambridge als Swansea beïnvloedt. Vanuit het oogpunt van het DNA van de stad kan namelijk gesteld worden dat het mogelijk zo is, dat Swansea nooit zo'n succesvolle stad als Cambridge zal worden omdat het DNA dit niet 'toestaat'.

Het DNA van de stad zorgt voor een bepaalde bandbreedte in het mogelijke ontwikkelingspad van een stad. Als gevolg van de 'genen' die in het DNA van de stad verenigd zijn, kunnen sommige ontwikkelingen in de stad worden beperkt, waar ze juist ruimte kunnen geven voor andere ontwikkelingen. De aanpassingen die bijvoorbeeld onder invloed van 'ruptures' in de economische structuur van steden plaatsvinden moeten in lijn zijn met het DNA van de betreffende stad. Er

kan zo gesteld worden dat het succes van eventuele aanpassingen mogelijk wordt bepaald door het DNA van de betreffende stad.

Binnen dit onderzoek worden twee typen cases onderscheiden. Dit zijn industriesteden Enschede en Tilburg (die te maken hebben gehad met een 'rupture' in hun ontwikkelingspad) en dienstesteden Arnhem en Zwolle (die niet te maken hebben gehad met een rupture in hun ontwikkelingspad). Op basis van de hierboven uiteengezette theorie rond het DNA van de stad kan verwacht worden dat het DNA van de industriesteden aanwijzingen geeft voor de plaatsgevonden aanpassingen in de economische structuur van deze steden. Daarnaast kan verwacht worden dat het DNA van deze steden aanwijzingen geeft voor de manier waarop de rupture is voltrokken.

Hoewel er bij de dienstesteden geen sprake is geweest van een rupture, kan verwacht worden dat er een verband te leggen is tussen het ontwikkelingspad van deze steden en hun DNA. Hierbij gaat het voornamelijk om het begrenzen of versterken van de ontwikkelingsmogelijkheden van deze steden door het DNA.

3. Methodologie

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal er aandacht zijn voor het fundament van dit onderzoek, namelijk de onderliggende methodologie. Dit hoofdstuk beschrijft systematisch op welke manier dit onderzoek is opgebouwd en uitgevoerd en tevens wordt er uiteengezet waarom bepaalde keuzes in het onderzoeksproces gemaakt zijn. In paragraaf 3.2 is er aandacht voor de operationalisatie van dit onderzoek: de onderzoekseenheden die in de probleemstelling naar voren komen worden nader uiteengezet. Daarnaast worden ook de keuzes toegelicht die met betrekking tot deze onderzoekseenheden gemaakt zijn. Tenslotte is er aandacht voor de aanpak van het onderzoek. Hier wordt uitgeweid over de manier van informatieverzameling alsmede achterliggende argumentatie.

3.2 Operationalisatie en aanpak

3.2.1 Operationalisatie van de onderzoekseenheden

In de in hoofdstuk 1 geformuleerde probleemstelling komen een aantal onderzoekseenheden aan de orde die een nadere verklaring nodig hebben. Deze zullen in deze paragraaf van een verdere uitleg voorzien worden.

De term aanpassing neemt een belangrijke plek in binnen dit onderzoek en logischerwijs ook in de geformuleerde probleemstelling, waar het de afhankelijke variabele vormt. In hoofdstuk 2 is aanpassing van economische ontwikkelingspaden van regio's en steden reeds uitgebreid uiteengezet. Met 'feitelijke aanpassingen in de economische structuur' wordt dan ook bedoeld: de veranderingen in die in de loop der jaren hebben plaatsgevonden in de economische structuur. Daarnaast wordt er in de probleemstelling gesproken over steden met 'een overeenkomstige uitgangspositie'. Met deze overeenkomstige uitgangspositie wordt een min of meer identiek economisch profiel van steden bedoeld. Als peilpunt is hier 1960 gekozen, omdat er op deze manier een periode van vijftig jaar geanalyseerd kan worden.

Tabel 2.1: Indeling grootste Nederlandse steden op basis van economisch profiel (1960)

Type stad	Naam stad
Industriesteden (<40% van werkgelegenheid in nijverheid)	Almelo, Den Bosch, Deventer, Dordrecht, Eindhoven, Emmen, Enschede, Heerlen, Helmond, Hengelo, Leiden, Maastricht, Nijmegen, Sittard, Tilburg, Zaanstad
Handelssteden (<50% van de werkgelegenheid in diensten, waarvan <50% in handel en verkeer)	Alkmaar, Amsterdam, Rotterdam, Schiedam
Dienstensteden (<50% van de werkgelegenheid in diensten, waarvan <50% in overige dienstverlening)	Amersfoort, Arnhem, Breda, Den Haag, Groningen, Haarlem, Leeuwarden, Utrecht, Venlo, Zwolle
Agrarische centra (<40% van de werkgelegenheid in landbouw)	-

Bron: Keuning (1955) en Stichting Wetenschappelijke Atlas van Nederland (1966), bewerkt door auteur

Op basis van Keuning (1955) en Stichting Wetenschappelijke Atlas van Nederland (1966) zijn alle Nederlandse steden in een viertal categorieën ingedeeld. Doel is geweest om een selectie te kunnen maken van in totaal twee 'stedensets' van

verschillende typen steden. Interessante verschillen in evolutie tussen steden uit dezelfde groep en tussen steden uit verschillende groepen kunnen op deze manier worden uiteengezet. In tabel 2.1 is de indeling van de steden weergegeven. Uit deze groepen zijn een viertal cases geselecteerd.

Uit de groep industriesteden (steden met een duidelijk industrieel profiel in 1960) is gekozen voor Enschede en Tilburg, omdat deze twee steden een belangrijke rol hebben gespeeld in de textielindustrie van Nederland. Daarnaast is uit de groep 'dienstensteden' (steden met een duidelijk dienstenprofiel in 1960) gekozen voor Arnhem en Zwolle, omdat deze twee steden (destijds) een belangrijke regionale functie hadden.

Tenslotte vormt 'het DNA van de stad' de onafhankelijke variabele binnen de geformuleerde probleemstelling. Via dit onderzoek zal dit begrip verder uitgediept worden. In paragraaf 2.4 zijn een aantal factoren uiteengezet die samen het DNA van de stad vormen. Hieronder zullen deze factoren nader geoperationaliseerd worden².

1. *Verhaal van de stad*. Dit element van het DNA van de stad is ontleed aan de hand van de volgende indicatoren:
 - Ontstaan en structuurveranderende gebeurtenissen
 - Belang en kenmerken religie en bedrijvigheid in de stad
2. *Geografische ligging*: Dit element van het DNA van de stad moet de invloed van de ligging van de betreffende stad op de ontwikkeling van de stad blootleggen. Dit heeft plaatsgevonden aan de hand van de volgende indicatoren:
 - Natuurlijk ligging: aan zee, rivier etcetera
 - Relatieve ligging: ten opzichte van infrastructurele knooppunten en andere steden (in de vorm van stedennetwerken)
 - Relatie economische structuur en ligging
3. *(Inter)lokale instituties*: Dit element moet het belang en de invloed van (inter)lokale instituties op de ontwikkeling van de stad blootleggen. Dit heeft plaatsgevonden aan de hand van de volgende indicatoren:
 - Samenstelling van de gemeenteraad/college van B&W (vanaf invoering algemene kieswet - heden)
 - Mate van publiek/private samenwerking: organisatiegraad bedrijfsleven, typische ondernemingscultuur
4. *Samenleving*: Dit element typeert de onderscheidende kenmerken van de bewoners van de stad. Op basis van Platow & Shave (1995) en Lundén & Zalamans (2001) zijn de volgende indicatoren opgesteld:
 - Sociale structuur: kenmerken van de lokale bevolking (inkomen; sociale klasse)
 - Houding ten opzichte van medebewoners: hard en individualistisch of sociaal en open
 - Houding ten opzichte van werkgever: mate van loyaliteit en arbeidsethos (nakomen van afspraken; ziekteverzuim)

² Vanwege het exploratieve karakter van dit onderzoek is besloten om niet voor strikt afgebakende indicatoren te kiezen, maar de formulering van deze indicatoren in bepaalde mate open te houden. Op deze manier kan alle mogelijk relevante informatie met betrekking tot deze indicatoren bijdragen aan een verbeterde definiëring van het begrip DNA van de stad.

3.2.2 Verantwoording en aanpak onderzoek

Hieronder volgt een verantwoording van de keuzes die gemaakt zijn binnen dit onderzoeksproces.

Aard van het onderzoek

Zoals al kort in hoofdstuk 1 is aangegeven is er binnen dit onderzoek gekozen voor een inductieve manier van onderzoeken. Inductief onderzoek wordt gekenmerkt door het verzamelen van informatie vooraf en het op basis van deze informatie theoretiseren. Deductief onderzoek bewandelt juist de tegenovergestelde weg: algemeen geldende theorie wordt op een specifieke onderzoekssituatie toegepast (Baarda en De Goede, 2006). De keuze voor inductief onderzoek heeft zijn grondslag in het feit dat (tot op heden) de onafhankelijke variabele binnen dit onderzoek, DNA van de stad, van nog maar weinig theoretische invulling is voorzien. De manier van informatieverzameling (via economische structuurdata, deskresearch en diepte-interviews), draagt bij aan het exploratieve karakter van dit onderzoek. Op deze wijze kan het DNA van de stad van een duidelijkere definitie worden voorzien en daarnaast wordt de mogelijke verklaringskracht van dit begrip ten aanzien van aanpassingen in de economische structuur van de geselecteerde steden vergroot.

Economische structuurdata

Zoals de probleemstelling al aangeeft dienen door middel van dit onderzoek twee zaken helder te worden:

- hoe de aanpassingen van de economische structuur van de steden Enschede en Tilburg enerzijds en Arnhem en Zwolle anderzijds te karakteriseren zijn en welke verschillen er te zien zijn tussen de stedensets
- welke invloed DNA van de stad heeft op deze verschillen

In het kader van dit onderzoek zijn een aantal indicatoren vastgesteld die de economische structuur van een stad moeten ontleden. Deze indicatoren zijn afgeleid van Hausner (1987). In zijn onderzoek vergelijkt Hausner de economische ontwikkeling van een vijftal Britse steden op basis van een aantal indicatoren. Enkele hiervan zijn ook gebruikt voor dit onderzoek. Deze zijn door de auteur enigszins aangepast ten behoeve van geschikt gebruik van Nederlandse data. Het gaat hier om:

- Percentage hoogopgeleiden per gemeente, ten opzichte van de beroepsbevolking. Er is gekozen voor deze indicator omdat dit percentage een indicatie vormt voor het type werk dat in de stad aanwezig is (blue collar ten opzichte van white collar labour).
- Percentage niet-werkenden werkzoekenden per gemeente, ten opzichte van de beroepsbevolking. Er is gekozen voor deze indicator omdat het percentage werklozen van grote invloed kan zijn op de economische ontwikkeling van een stad
- Percentage arbeidsplaatsen per bedrijfstak (SBI '93 A-O) per gemeente, ten opzichte van het totaal aantal banen. Er is voor deze indicator gekozen omdat op deze manier duidelijk kan worden gekregen in welke bedrijfstakken de stad over- en onder vertegenwoordigd is ten opzichte van de rest van Nederland, in het bijzonder de overige steden in de analyse.

Daarnaast is ervoor gekozen om de volgende indicatoren toe te voegen:

- Grootste werkgevers per gemeente, op basis van werknemersaantal: bedrijven hebben vaak een lange geschiedenis op een vestigingsplaats. De grootste bedrijven in een stad geven informatie over het economisch profiel van deze stad en de vestigingsplaatsfactoren waarover deze stad beschikt. Er is voor gekozen om deze indicator toe te voegen omdat grote bedrijven en instellingen een belangrijke stempel kunnen drukken op de lokale economie. Hierbij gaat het om de vestiging van aanverwante sectoren en het opleidingsniveau van de lokale bevolking. Daarnaast kunnen grote bedrijven die dominant zijn binnen en lokale of regionale economie, een grote rol spelen binnen het ontwikkelingspad van een stad of regio. Een voorbeeld hiervan is het belang van de werkgelegenheid bij Organon in de Brabantse stad Oss.
- Verdeling van de aanwezige bedrijfsvestigingen per gemeente, op basis van bedrijfsgrootte. Met deze indicator kan het belang van het midden- en kleinbedrijf voor de werkgelegenheid in de betreffende gemeente achterhaald worden. Deze indicator is relevant voor dit onderzoek omdat het midden- en kleinbedrijf een belangrijke bron kan zijn voor aanpassingen binnen de economische structuur van een stad.
- Verhouding grootte beroepsbevolking en aantal banen. Met deze indicator kan worden nagegaan in welke verhouding de grootte van de beroepsbevolking ten opzichte van het aantal banen in een stad staat. Onder meer de functie van de stad voor de regio op het gebied van werkgelegenheid kan hier uit afgeleid worden. Daarnaast kan uit de ontwikkeling van deze verhouding door de jaren heen afgeleid worden hoe de stad op economisch gebied presteert.

Naast 'feitelijke aanpassingen' die in de probleemstelling terugkomen en met de hierboven uiteengezette indicatoren beschreven wordt, neemt ook het aanpassingsvermogen van een stedelijke economie een belangrijke plaats in. De steden worden op dit begrip getoetst door een analyse van het percentage niet-werkende werkzoekenden van de beroepsbevolking. Eventuele structurele werkloosheid is namelijk een indicator voor een slecht functionerend aanpassingsvermogen.

Beperkingen economische structuurdata

Het merendeel van bovenstaande data zijn in Nederland beschikbaar bij het Centraal Bureau voor de Statistiek en/of bij de Onderzoek en Statistiek – afdelingen van de verschillende gemeenten. Het is gedurende het onderzoeksproces echter gebleken dat het niet mogelijk is per stad voor bovenstaande indicatoren een tijdsreeks (vanaf 1960 tot heden) te laten zien. Hier liggen een aantal redenen aan ten grondslag.

1. Definities zijn in de loop der jaren meerdere malen veranderd. Dit geldt met name voor de indicatoren ten aanzien van werkloosheid (niet-werkende werkzoekenden) en arbeidsplaatsen per bedrijfstak (de zogeheten 'standaard bedrijfsindeling' (sbi) stamt uit 1993 en is weer vernieuwd in 2008).
2. Er zijn, met name in de periode dat gedrukte gegevens gedigitaliseerd werden, vooral bij gemeentelijke statistiekafdelingen veel gegevens verloren gegaan. Voor bepaalde jaargangen zijn statistieken nog slechts gedeeltelijk beschikbaar of in zijn geheel niet meer beschikbaar.
3. Er blijken grote verschillen te zitten in de verscheidenheid aan statistische gegevens die per gemeente worden bijgehouden. Sommige gemeenten beschikken over een uitgebreide database aan statistische gegevens en publicaties over deze statistieken, terwijl bij andere gemeenten het bijhouden van statistieken min of meer een ondergeschoven kindje lijkt.

Hierdoor is het in sommige gevallen lastig om gemeenten op een eenduidige manier te analyseren en vergelijken.

Onder invloed van deze redenen staat de vergelijkbaarheid van de data tussen de geselecteerde steden en tussen verschillende jaartallen onder druk. Bij het verzamelen van de gegevens is er desondanks (waar mogelijk) getracht om dit zo veel mogelijk in lijn met de gegevens van andere steden te doen. Dit bleek echter niet bij alle indicatoren even goed mogelijk. Hierdoor is het bij sommige indicatoren het geval dat de beschreven periode voor de ene stad korter is dan voor de andere stad. Toch is er voor gekozen om zoveel mogelijk historische structuurcijfers te analyseren, omdat ze in welk geval dan ook een indicatie vormen voor het ontwikkelingspad van de betreffende stad en de aanpassing van de economische structuur in de betreffende periode.

De aanwezige beperkingen hebben logischerwijs hun invloed op de opzet van de analyse. Voor elke stad start de analyse met een schets van de huidige situatie. Deze wordt vergeleken met de beknopt geschetste uitgangssituatie van de stad. De tussenliggende periode wordt vervolgens zo compleet beschreven en geanalyseerd aan de hand van de beschikbare economische structuurdata.

Deskresearch

De deskresearch heeft plaatsgevonden aan de hand van geschiedbeschrijvingen over de betreffende steden en relevante stadsarchieven. Doel hiervan is de resultaten van de diepte-interviews van meer diepgang te voorzien. De combinatie van deze deskresearch met de diepte-interviews zorgt voor de definiëring van het DNA van de stad. Voor de deskresearch is gebruik gemaakt van publicaties over de betreffende stad en stadsarchieven. Hierbij gaat het om werken over zowel de fysieke als economische als sociale ontwikkeling van de stad. De meeste van deze publicaties zijn verkregen via de Gemeentelijke Bibliotheek of het Gemeentelijk Archief in de betreffende steden. Ten behoeve van de analyse van lokaal economisch beleid is naast de hierboven genoemde publicaties ook gebruik gemaakt van gemeentelijke beleidsnota's.

Interviews

Naast deskresearch is ervoor gekozen om interviews af te nemen met personen die, gezien hun betrokkenheid bij dit onderwerp en de betreffende stad, ieder op een unieke wijze invulling kunnen geven aan een verdere uitdieping van het begrip DNA van de stad en daarnaast hun visie op de ontwikkeling van de stad kunnen geven. In zowel Arnhem als Enschede als Tilburg als Zwolle zijn met vier 'typen' personen interviews afgenomen, namelijk:

- Beleidsmedewerker Economische Zaken van de betreffende gemeente. Voor deze persoon is gekozen om zo vanuit overheidsperspectief een beeld te krijgen van de ontwikkeling die de stad heeft doorgemaakt, welke kansen en bedreigingen er voor de stad liggen en wat de stad onderscheid van andere steden.
- Beleidsmedewerker Regionale Economie van de Kamer van Koophandel. Voor deze persoon is gekozen om zo vanuit de hoek van de ondernemers een beeld te krijgen van de ontwikkeling die de stad heeft doorgemaakt, welke kansen en bedreigingen er voor de stad liggen en wat de stad nu zo onderscheid van andere steden.
- Directeur/manager lokale woningcorporatie in de betreffende gemeente. Voor deze persoon is gekozen om vanuit de hoek van de burgers (en daarmee ook het leefklimaat in de stad) een beeld te krijgen van de

ontwikkeling die de stad heeft doorgemaakt, welke kansen en bedreigingen er voor de stad liggen en wat de stad nu zo onderscheid van andere steden.

- Lokale makelaar. Voor deze persoon is ook gekozen om vanuit de hoek van de burgers (en daarmee het leefklimaat in de stad) een beeld te krijgen van de ontwikkeling die de stad heeft doorgemaakt, welke kansen en bedreigingen er voor de stad liggen en wat de stad nu zo onderscheid van andere steden.

Bij de selectie van de geïnterviewden is er met name waarde gehecht aan het feit dat deze persoon voor langere tijd werkzaam en/of woonachtig in de betreffende stad is. Op deze manier kan (in ieder geval deels) worden gewaarborgd dat deze persoon vanuit zijn of haar optiek een gefundeerde kijk op de ontwikkeling en de uniciteit van de stad heeft. In alle gevallen is het gelukt om zo'n persoon te spreken te krijgen.

Tijdens deze interviews is aanvankelijk geen inleiding gegeven rond het begrip DNA van de stad, maar is op een open manier gevraagd wat de betreffende respondent als het DNA van zijn stad zag. In de meeste gevallen bleek dit overeen te komen met de manier waarop de term DNA van de stad tot nu toe gebruikt wordt. Daarnaast is er tijdens de interviews aandacht geweest voor de belangrijkste factoren die de ontwikkeling van de stad hebben beïnvloed en de stad hebben gemaakt tot wat ze nu is. Ook werden de kansen en bedreigingen voor de stad in de nabije toekomst besproken. Al deze onderdelen van de interviews spitsen zich toe op het DNA van de stad, maar ook op eventuele padafhankelijkheden in de ontwikkeling van steden. In bijlage 3 is een overzicht weergegeven van de geïnterviewden en hun functie. Daarnaast zijn in bijlage 4 de uitgewerkte interviews terug te vinden.

De keuze voor deze kwalitatieve manier van onderzoeken boven een kwantitatieve aanpak, was een eenvoudige. Zoals in paragraaf 2.4 aan de orde is gekomen, wordt de term DNA van de stad steeds vaker gebruikt, zonder dat hier een eenduidige definitie aan gekoppeld is. Via de beantwoording van de probleemstelling en de onderzoeksvragen wordt ook getracht de definitie en de werking van het DNA van de stad duidelijker voor ogen te krijgen. Hiervoor is een kwalitatieve manier van onderzoek beter geschikt, aangezien zo de achterliggende meningen, visies en ook feiten ten aanzien van de te onderzoeken steden naar de oppervlakte kunnen worden gehaald. Immers, de unieke aard en eigenschappen van een bepaalde stad zijn veel beter te destilleren uit woorden en verhalen dan uit geaggregeerd cijfermateriaal. Met andere woorden, er is sprake van een inductief onderzoek. Uit het bijzondere wordt het algemene afgeleid.

4. Economische structuurveranderingen in Enschede, Tilburg, Arnhem en Zwolle

4.1 Inleiding

Zoals blijkt uit de geformuleerde probleemstelling en onderzoeksvragen, dient er met dit onderzoek duidelijk te worden in hoeverre verschillen in evolutiepaden van steden met een gelijke uitgangspositie verklaard kunnen worden door het DNA van de stad. In het voorgaande hoofdstuk is de keuze van 'industriesteden' Enschede en Tilburg en 'dienstensteden' Arnhem en Zwolle reeds beargumenteerd. Een eerste stap in deze analyse vormt een ontleding van de feitelijke aanpassingen in de economische structuur van de genoemde steden. Binnen dit onderzoek is er voor gekozen om een periode van vijftig jaar te analyseren, dus vanaf 1960. Vanaf dit moment hebben onder invloed van de de-industrialisatie en automatisering een aantal interessante ontwikkelingen plaatsgevonden die de economische structuur van steden danig hebben beïnvloedt. De nadruk zal in dit hoofdstuk liggen op de verschillen tussen de twee geselecteerde stedensets ('industriesteden' enerzijds en 'dienstensteden' anderzijds). Ook is er aandacht voor de ontstane verschillen in economische structuur tussen de twee steden binnen een stedenset. Bij de vergelijking tussen de verschillende steden is er sprake van een analyse van economische data en lokaal (economisch) beleid.

Dit hoofdstuk is als volgt opgebouwd. In paragraaf 4.2. is er aandacht voor de zogenaamde 'industriesteden', te weten Enschede en Tilburg. Deze steden hadden begin jaren '60 een sterk industrieel profiel. In deze paragraaf wordt ingegaan op de vraag wat de huidige economische structuur van deze steden kenmerkt en welke verschillen tussen deze twee van oorsprong industriesteden te ontdekken zijn.

In paragraaf 4.3 is er aandacht voor de zogenaamde 'dienstensteden', Arnhem en Zwolle, die begin jaren '60 een sterk dienstenprofiel hadden. In deze paragraaf is wordt er ingegaan op de vraag wat de huidige economische structuur van deze steden kenmerkt en welke verschillen tussen deze beide van oorsprong dienstensteden aan de orde zijn.

Tenslotte wordt dit hoofdstuk in paragraaf 4.4 afgesloten met een korte samenvatting van de belangrijkste bevindingen.

4.2 Industriesteden

In deze paragraaf zal de economische structuur van twee van oorsprong industriesteden, te weten Enschede en Tilburg, nader geanalyseerd worden. Deze analyse zal plaatsvinden aan de hand van de in 3.2 benoemde indicatoren. Er is daarbij voornamelijk aandacht voor de belangrijkste verschillen tussen beide steden. Deze steden zijn naar aanleiding van een uitgangspositie (in 1960) aan elkaar gekoppeld. Hieronder volgt een korte historische schets van beide steden, gevolgd door een visualisatie van de uitgangssituatie waar de indeling op gebaseerd is.

Enschede is rond het jaar 800 ontstaan uit een kleine nederzetting op de grens van de bisdommen Utrecht en Münster. In 1325 werden er stadsrechten verkregen (Wiegman, 1989). Voor een zeer lange tijd bleef de stad vrij klein, omringd door een stadsgracht. De meeste werkgelegenheid werd geboden door de

landbouw. Om bijverdiensten te genereren waren de boeren actief met spinnen en weven. In het tweede deel van de 19^e eeuw kwam als gevolg van de opkomst van stoommachines de textielindustrie in Twente in een stroomversnelling. Mede door aanwijzing van de Nederlandse Handels Maatschappij werd Enschede het centrum van de katoenverwerkende industrie in Nederland. Dit bracht ook een groei met zich mee in aanverwante industrie zoals de metaalnijverheid en de leerindustrie (Kokhuis, 1984). Onder anderen Van Heek en Co. en Van Blijdenstein en Co. groeiden uit tot grote katoenverwerkende ondernemingen. Er was sprake van een zekere monocultuur, daar alles om de katoenindustrie draaide. Als gevolg van stijgende loonkosten, overcapaciteit van de Europese textielindustrie en toegenomen concurrentie uit andere delen van de wereld, kreeg de textielindustrie in Enschede vanaf de jaren '60 van de 20^e eeuw met een hevige neergang te maken. Ook aanverwante industrieën als de metaal- en leerindustrie kregen hiermee te maken. In de jaren die volgden steeg de werkloosheid in een hoog tempo en kreeg de stad door de verlaten fabrieken een treurige aanblik. De beroepsbevolking in Enschede was eenzijdig gericht op de textielindustrie en aanverwante industrieën, waardoor omschakeling naar andere bedrijfstakken moeilijk was. Vanaf de tweede helft van de jaren '80 heeft de gemeente veel geïnvesteerd in de revitalisering van de binnenstad en het stationsgebied. Daarnaast is veel ingezet op de dienstensector, wat heeft bijgedragen aan een meer diverse economische structuur in de stad (Haverkate et al. (1998). Op dit moment heeft de stad ruim 156.000 inwoners en is het de grootste en belangrijkste stad van een gebied dat de regio Twente tot in Duitsland overstijgt.

Tilburg is rond 750 ontstaan als een samensmelting van een aantal Brabantse dorpen. In elk van deze dorpen (later dus wijken van de stad) was men erg op de eigen kern gericht op het gebied van voorzieningen en relaties (kerk, werk, familie). Men leefde voornamelijk van de landbouw. In de 15^e en 16^e eeuw groeide de bevolking van Tilburg sterk en ging men naast de landbouw ook andere activiteiten ontplooien, voornamelijk huisnijverheid (Gorisse, 2001). In tegenstelling tot andere steden had Tilburg aanvankelijk geen echte stadskern. Vanaf begin 19^e eeuw heeft de stad een enorme industriële ontwikkeling doorgemaakt. Door de bouw van fabrieken en arbeiderswoningen langs de verbindingswegen werden de dorpen met elkaar verbonden. Tilburg groeide uit tot centrum van de Nederlandse wolindustrie (Pel, 2001). Net als bij de Enschedese katoenindustrie daalde vanaf 1960 het belang van de Tilburgse wolindustrie. Een verandering in de vraag, waar de Tilburgse (familie) bedrijven en een toegenomen internationale concurrentie waren hier debet aan. Mede als gevolg hiervan was er tot in de jaren '80 sprake van een grote werkloosheid. Het werkloosheidspercentage liep in deze jaren op tot wel een kwart van de beroepsbevolking (Gemeente Tilburg, 1990). Als reactie hierop is in eerste instantie veel overheidsgerelateerde werkgelegenheid gecreëerd, vanaf medio jaren '90 ook veel commerciële bedrijvigheid. Als gevolg hiervan is er in Tilburg op dit moment sprake van een diverse economische structuur. De stad telt ruim 203.000 inwoners. In tabel 4.1 is de economische uitgangssituatie van Enschede en Tilburg in 1960 weergegeven.

Tabel 4.1: Uitgangssituatie Enschede en Tilburg in 1960

	Enschede	Tilburg
Bewonersaantal	126.122	140.000
Percentage werkzame personen in sector³:		
- Industrie	59,3	56,8
- Diensten	29,8	34,3
- Overig	10,9	6,3

Bronnen: Gemeente Enschede (1967); Gemeente Tilburg (1960)

Uit deze tabel valt op te maken dat zowel Enschede als Tilburg in 1960 gekenmerkt werden door een grote werkgelegenheid in de industriële sector, waarbij dit aandeel in Enschede nog iets groter was dan in Tilburg. Tilburg beschikte destijds al over een dienstensector die ruim een derde van de Tilburgse werkgelegenheid vormde. Ook in 1960 telde Tilburg al meer inwoners dan Enschede.

4.2.1 Sectorstructuur

In deze subparagraaf zal er aandacht zijn voor de werkgelegenheid in beide steden, op basis van hoofdsector.

In tabel 4.2 is het totaal aantal werkzame personen naar sector in Enschede weergegeven. Daarnaast is het percentage werkzame personen voor zowel Enschede als Nederland weergegeven.

Uit deze tabel blijkt dat de meeste personen in Enschede werkzaam zijn binnen de zorg, zakelijke dienstverlening en detailhandel/groothandel. Wanneer de percentages van de werkzame personen in Enschede vergeleken worden met die van geheel Nederland vallen een aantal zaken op. Enschede heeft relatief gezien minder werknemers bij financiële instellingen dan in de rest van Nederland. Dit geldt ook voor de zakelijke dienstverlening. Onderwijs en zorg zijn echter sectoren die binnen de Enschedese economie enigszins sterker vertegenwoordigd zijn. De eens zo sterke industriële sector is in Enschede geslonken tot proporties die het nationaal gemiddelde benaderen. Dit is een teken van de meer gedifferentieerde economische structuur van de stad.

In tabel 4.3 is een doorsnede van de economische structuur van de gemeente Tilburg gegeven aan de hand van het aantal werkzame personen per sector. Daarnaast is de procentuele sectorverdeling vergeleken met die van geheel Nederland.

Hieruit blijkt dat er in Tilburg nog altijd een significante hoeveelheid personen in de industriële sector werkzaam zijn. In hoeverre dit het gevolg is van de vroegere dominantie van de wolindustrie, zal in hoofdstuk vier worden beredeneerd. Daarnaast valt op dat ook in de transport- en logistieke sector Tilburg een belangrijke positie heeft. Hier kan een verband worden geconstateerd met de strategische ligging van de stad op de west-oost as (A58). Ook valt het relatief kleine aandeel van de zakelijke dienstverlening op, in vergelijking met de rest van Nederland. Hier kan een relatie worden gelegd met de aanwezigheid van de steden Breda en Den Bosch in de regio. Deze steden herbergen van oudsher veel dienstverlenende bedrijven. Om deze redenen zijn de ontwikkelingsmogelijkheden voor Tilburg op dit gebied beperkter (Van Boom & Mommaas, 2009). Daarentegen zijn onderwijs en zorg wel weer in grote mate vertegenwoordigd in

³ Wegens inconsistentie in de beschikbaarheid van de data is besloten tot een geaggregeerde indeling van de sectoren

deze stad. De aanwezigheid van Tilburg University en Fontys Hogescholen is hier op van invloed.

Tabel 4.2: Totaal aantal werkzame personen naar sector, Enschede (2008)

Sector	SBI '93	Aantal werknemers Enschede	Percentage Enschede	Percentage Nederland
Landbouw en visserij	A,B	1104	1,4	1,16
Industrie- en nutsbedrijven	C,D,E	8732	11,1	10,98
Bouwnijverheid	F	3258	4,14	4,77
Reparatie van consumentenartikelen en handel	G	13479	17,13	16,31
Horeca	H	2436	3,1	4,05
Vervoer, opslag en communicatie	I	3441	4,37	5,71
Financiële instellingen	J	1613	2,05	4,44
Zakelijke dienstverlening/verhuur, handel onroerend goed	K	13514	17,18	19,99
Openbaar bestuur, overheid.	L	4883	6,21	6,35
Onderwijs	M	8271	10,51	6,45
Gezondheids-, welzijnszorg	N	14326	18,21	15,12
Milieudienstverlening, cultuur, recreatie, ov. dienstverlening	O	3621	4,6	4,22

Bron: I&O Research, CBS Statline

Tabel 4.3: Aantal werkzame personen naar sector, Tilburg (2008)

Sector	SBI '93	Aantal werknemers Tilburg	Percentage Tilburg	Percentage Nederland
Landbouw en visserij	A,B	700	0,65	1,16
Industrie- en nutsbedrijven	C,D,E	15850	14,78	10,98
Bouwnijverheid	F	4450	4,15	4,77
Reparatie van consumentenartikelen en handel	G	17250	16,08	16,31
Horeca	H	3800	3,54	4,05
Vervoer, opslag en communicatie	I	7650	7,13	5,71
Financiële instellingen	J	5600	5,22	4,44
Zakelijke dienstverlening/verhuur, handel onroerend goed	K	13350	12,45	19,99
Openbaar bestuur, overheid.	L	5850	5,45	6,35
Onderwijs	M	10000	9,32	6,45
Gezondheids-, welzijnszorg	N	18400	17,16	15,12
Milieudienstverlening, cultuur, recreatie, ov. dienstverlening	O	4350	4,06	4,22

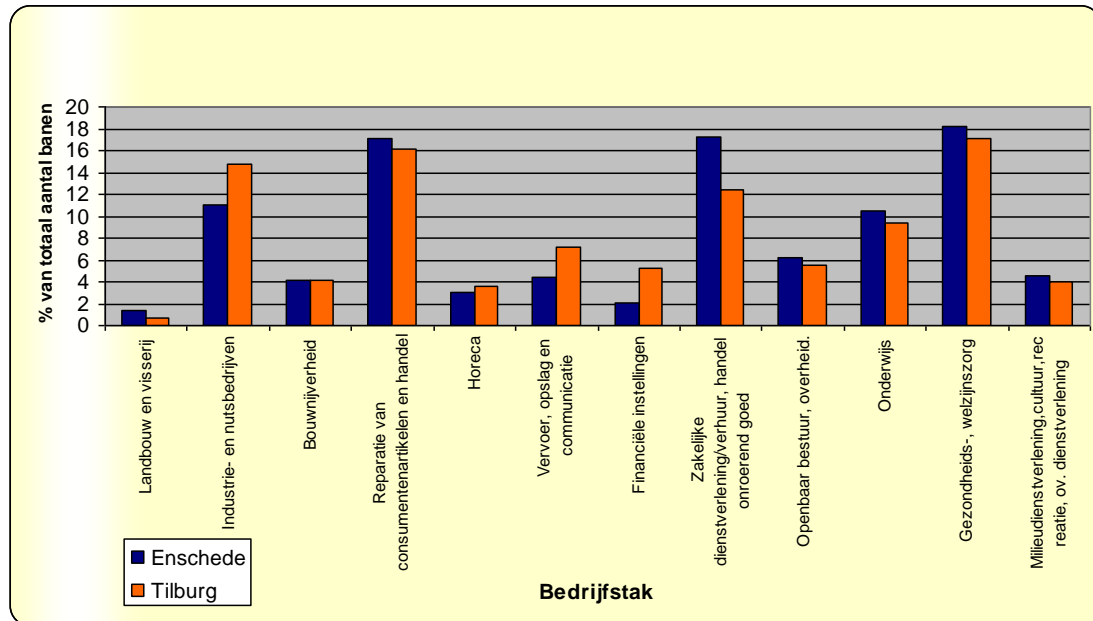
Bron: Gemeente Tilburg (2009)

Wanneer de sectorverdeling van beide steden met elkaar wordt vergeleken (figuur 4.1), wordt duidelijk dat ondanks de gelijke uitgangspositie van de beide steden, er anno 2010, toch een aantal belangrijke verschillen in de economische sectorstructuur zijn opgetreden.

Ondanks het feit dat zowel Enschede als Tilburg het stempel van 'industriestad' hebben, is in Tilburg toch een groter deel van de werkzame personen werkzaam in de industriële sector. Dit scheelt meer dan 3,5%. Daarnaast zijn er in Tilburg ook significant meer mensen werkzaam in de vervoerssector dan in Enschede. De ligging aan de eerder genoemde transportassen binnen Noord-Brabant en Zuid-Nederland als geheel heeft hier mogelijk aan bijgedragen. In vergelijking met Tilburg zijn er in Enschede juist veel meer mensen werkzaam in de zakelijke dienstverlening. Het grote verzorgingsgebied in de regio Twente kan hier een reden voor zijn, evenals, voor Tilburg, de aanwezigheid van veel zakelijke

dienstverlening in het nabij gelegen Den Bosch en Breda. Daarnaast is ook de zorgsector iets groter in Enschede, een direct gevolg van de aanwezigheid van het grootste niet-academische ziekenhuis van Nederland (Medisch Spectrum Twente) in Enschede en logischerwijs het al eerder genoemde grotere verzorgingsgebied van Enschede, in vergelijking met Tilburg. Daarnaast heeft de vestiging van de Technische Hogeschool (later Universiteit Twente) bijgedragen aan de ontwikkeling van de zorgsector in Enschede.

Figuur 4.1: Verdeling van de werkgelegenheid in Enschede en Tilburg (2008)



Bron: I&O Research (2010), Gemeente Tilburg (2009)

In dit kader is het ook interessant om na te gaan hoe de hierboven beschreven situatie is ontstaan; hoe heeft de economische structuur van Enschede en Tilburg zich in de afgelopen decennia ontwikkeld tot de situatie die hierboven geschetst is?

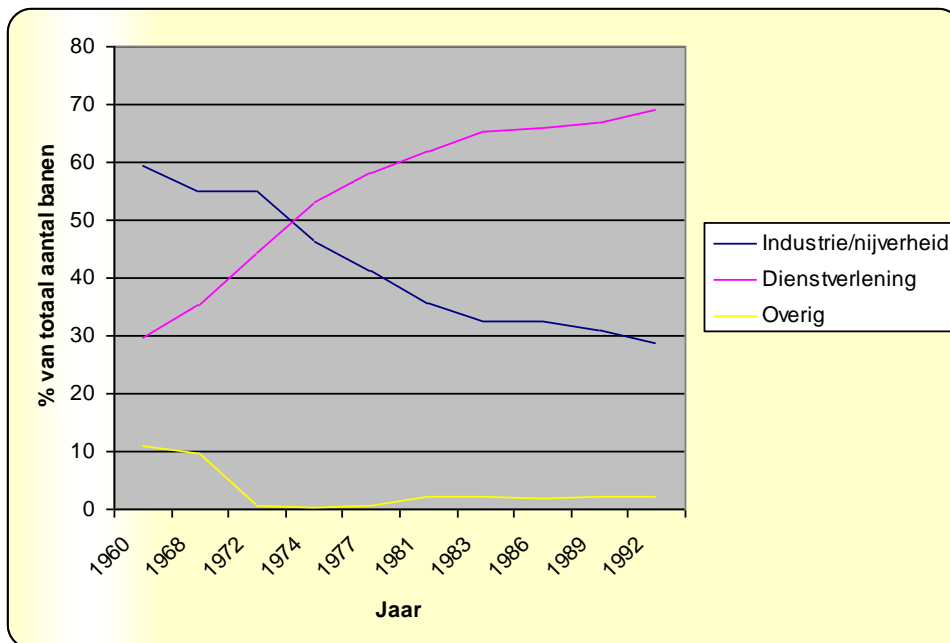
In figuur 4.2 is de ontwikkeling van de werkgelegenheid in drie kernsectoren weergegeven, vanaf begin jaren '60 tot begin jaren '90. Hieruit is duidelijk op te maken dat de industriële sector enerzijds door de opkomst van de diensteneconomie, anderzijds door een toenemende automatisering, aan belang heeft ingeboet. Vanaf halverwege de jaren '70 zijn in Enschede meer mensen werkzaam in de dienstverlening dan in de industrie. De oprichting van het Business & Science Park, waar afgestudeerden van de Universiteit Twente gestimuleerd werden hun eigen bedrijf op te zetten, heeft hier mede aan bijgedragen.

Voor werkgelegenheidsgegevens vanaf de jaren '90 van de vorige eeuw, is het eenvoudiger om een duidelijkere structuur aan te brengen en ook meer categorieën te definiëren. De werkgelegenheidscijfers in figuur 4.3 zijn een weergave van de werkgelegenheid in de belangrijkste sectoren in Enschede, op basis van de SBI 2008 indeling.

In deze figuur is te zien dat de dalende werkgelegenheid in de industriële sector zich voortzet in de afgelopen twee decennia. De meeste andere sectoren blijven qua belang in de totale economische structuur gelijk, met uitzondering van de gezond- en verzijnszorgsector. Deze sector is in de afgelopen jaren belangrijker geworden voor de werkgelegenheid in de stad Enschede. Zoals al eerder genoemd herbergt Enschede met het Medisch Spectrum Twente het grootste niet-academische ziekenhuis van Nederland. Een mogelijke oorzaak van de

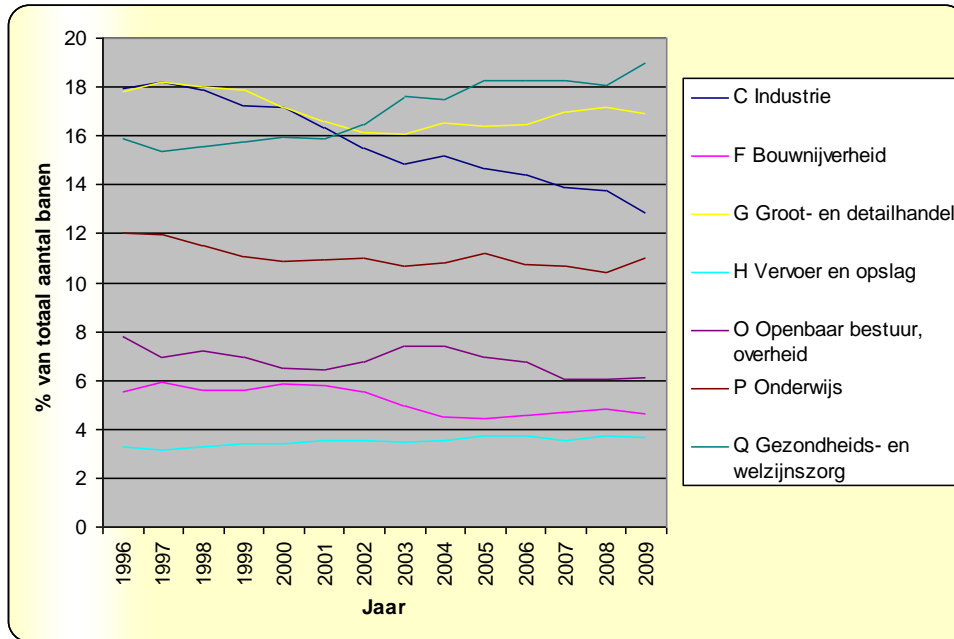
toegenomen werkgelegenheid in de zorgsector kan de intredende vergrijzing zijn die ook op landelijk niveau een rol speelt.

Figuur 4.2: Ontwikkeling werkgelegenheid Enschede naar bedrijfstak⁴ (1960-1993)



Bronnen: NEI (1969); Sociografisch en Statistisch Bureau Enschede (1978); I&O Research (2010) (bewerkt door auteur)

⁴ Definities van economische sectoren zijn door de jaren heen veranderd. Om de vergelijkbaarheid van deze gegevens te vergroten, is er voor gekozen een aantal sectoren samen te voegen tot de categorieën 'industrie/nijverheid' (industrie, nutsbedrijven, bouw), 'dienstverlening' (handel, reparatie, horeca, vervoer, transport, communicatie, zakelijke dienstverlening e.d.) en 'overig' (landbouw en overige sectoren).

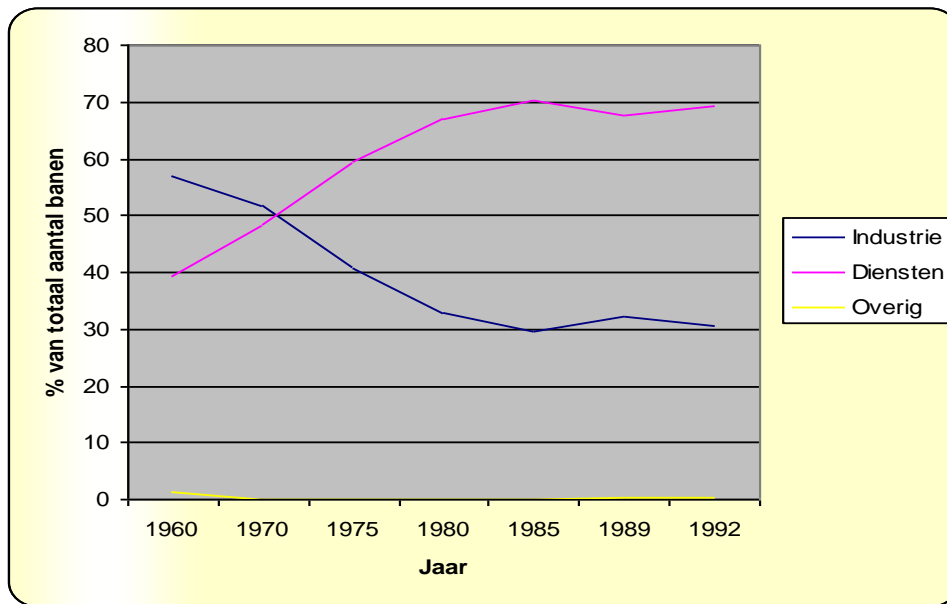
Figuur 4.3: Ontwikkeling werkgelegenheid Enschede naar sectoren⁵ (1996-2009)**Bron I&O Research (2010)**

Ook in Tilburg is in de afgelopen decennia veel veranderd in de structuur van de verschillende economische sectoren. Wanneer figuur 4.4 wordt vergeleken met de structuurontwikkeling in Enschede, is te zien dat het moment waarop dienstverlening de belangrijkste positie van industrie binnen de Tilburgse economie overneemt iets eerder ligt, namelijk aan het begin van de jaren '70. De groei van de dienstverlenende bedrijvigheid werd mede veroorzaakt door de exponentiële groei van de Tilburgse bevolking vanaf de jaren '50. Hierdoor werd een forse uitbreiding van het voorzieningenniveau noodzakelijk, waardoor de werkgelegenheid in de detailhandel en de zorg toenam. Verder valt op dat de groei van het belang van de dienstverlening voor de werkgelegenheid in de Tilburgse economie aan het einde van de jaren '80 iets afvlakt. Een reden hiervoor kan zijn dat de groeiende diensteneconomie last heeft gehad van de laagconjunctuur die er in dit jaren in Nederland heerste. Uit beide figuren blijkt dat dit effect in Tilburg duidelijker zichtbaar is dan in Enschede.

Wanneer de ontwikkeling van de economische structuur van Tilburg (figuur 4.5) en Enschede in de laatste twee decennia wordt geanalyseerd, kan gesteld worden dat beide figuren veel overeenkomsten vertonen. De sector vervoer en opslag zorgt al jaren voor meer werkgelegenheid in Tilburg dan in Enschede. Ook in Tilburg is de sector industrie geslonken en is er meer werkgelegenheid ontstaan in de dienstverlenende sectoren. Bedrijfstakingen als de financiële dienstverlening en de zorg hebben hier in Tilburg voornamelijk aan bijgedragen. In vergelijking met Enschede valt wel op dat de industriële sector tot aan 2002 voor de meeste werkgelegenheid in Tilburg heeft gezorgd, terwijl in Enschede het belang van de industriële sector in een eerder stadium kleiner werd.

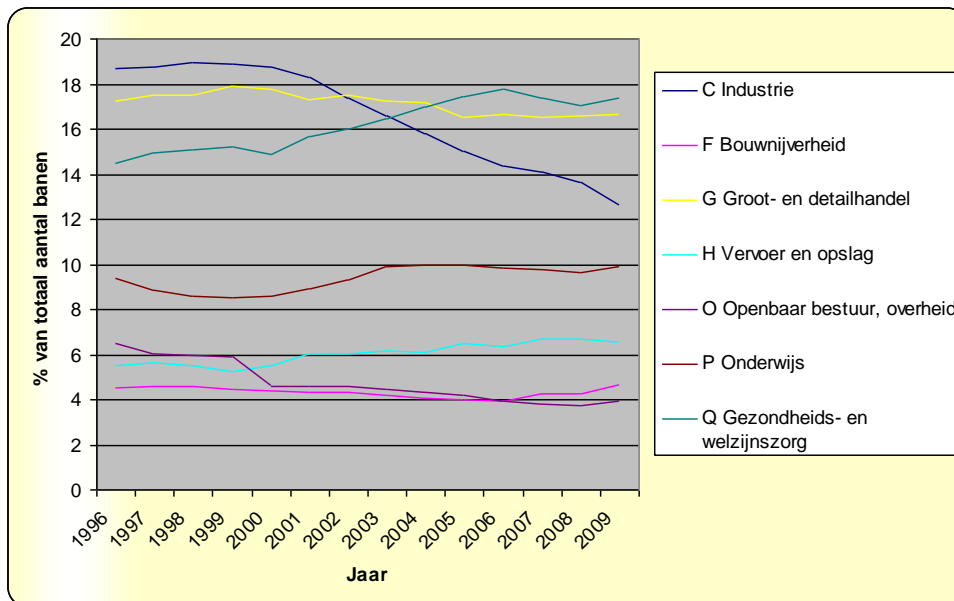
⁵ Bij de herindeling van economische sectoren van SBI '93 naar SBI '08 is de oorspronkelijke sector K (Zakelijke dienstverlening e.d.) opgesplitst in verschillende sectoren. Omdat in figuur 4.3 alleen de grootste sectoren worden weergegeven is het belang van de dienstverlenende sector in deze grafiek enigszins vertekend

Figuur 4.4: Ontwikkeling werkgelegenheid Tilburg naar bedrijfstak⁶ (1960-1992)



Bronnen: Statistische Jaarboeken Tilburg 1957-1992 (bewerkt door auteur)

Figuur 4.5: Ontwikkeling werkgelegenheid Tilburg naar sectoren⁷ (1996-2009)



Bron: Gemeente Tilburg (2010)

De hierboven weergegeven structuur van de bedrijfstakken in zowel Enschede als Tilburg draagt voor een belangrijk deel bij aan de werkgelegenheid van de regio waarin deze steden zich bevinden. De verhouding tussen de beroepsbevolking en

⁶ Definities van economische sectoren zijn door de jaren heen veranderd. Om de vergelijkbaarheid van deze gegevens te vergroten, is er voor gekozen een aantal sectoren samen te voegen tot de categorieën 'industrie/nijverheid' (industrie, nutsbedrijven, bouw), 'dienstverlening' (handel, reparatie, horeca, vervoer, transport, communicatie, zakelijke dienstverlening e.d.) en 'overig' (landbouw en overige sectoren).

⁷ Bij de herindeling van economische sectoren van SBI '93 naar SBI '08 is de oorspronkelijke sector K (Zakelijke dienstverlening e.d.) opgesplitst in verschillende sectoren. Omdat in figuur 4.5 alleen de grootste sectoren worden weergegeven is het belang van de dienstverlenende sector in deze grafiek enigszins vertekend

het aantal banen in de betreffende stad geeft de importantie van de stedelijke werkgelegenheid voor de omliggende regio nog duidelijker weer.

Uit tabel 4.4 blijkt dat Enschede meer banen huisvest, dan inwoners die onderdeel uitmaken van de beroepsbevolking. Daarbij is de beroepsbevolking sneller gegroeid dan het aantal banen, wat kan duiden op een groeiende werkloosheid. Hier zal in paragraaf 4.2.4 verder op worden ingegaan.

Tabel 4.5 geeft de ontwikkeling van de verhouding tussen de beroepsbevolking en het aantal banen in Tilburg weer. Hieruit blijkt dat ook Tilburg meer banen herbergt, dan inwoners die onderdeel uitmaken van de beroepsbevolking. Het grote verschil met Enschede is echter dat het aantal banen sneller gegroeid is dan de beroepsbevolking. Dit komt in het verhoudingsgetal terug. In 2008 was voor elk Tilburgs lid van de beroepsbevolking 1,20 arbeidsplaats beschikbaar. Uit deze cijfers zou ook opgemaakt kunnen worden dat de regiofunctie van Tilburg (op het gebied van werkgelegenheid) groter is dan die van Enschede. Dat kan opmerkelijk genoemd worden, aangezien op basis van de stedenstructuur van beide regio's (Enschede als centrum van de regio Twente; Tilburg als onderdeel van policentrische regio Noord-Brabant) anders mag worden verwacht.

Tabel 4.4: Ontwikkeling verhouding beroepsbevolking/arbeitsplaatsen in Enschede

	1998	2001	2004	2008	Groei 1998-2008
Beroepsbevolking	54600	61400	66300	70000	28%
Aantal banen	63520	69370	68440	75040	18%
Verhoudingsgetal Enschede	1 : 1,16	1 : 1,13	1 : 1,03	1 : 1,07	x
Verhoudingsgetal Nederland	1 : 0,90	1 : 0,97	1 : 0,94	1 : 1,04	x

Bron: CBS (2010)

Tabel 4.5: Ontwikkeling verhouding beroepsbevolking/arbeitsplaatsen in Tilburg

	1998	2001	2004	2008	Groei 1998-2008
Beroepsbevolking	80200	88800	94000	101400	26%
Aantal banen	89100	100030	102930	121650	37%
Verhoudingsgetal Enschede	1 : 1,11	1 : 1,12	1 : 1,0	1 : 1,20	x
Verhoudingsgetal Nederland	1 : 0,90	1 : 0,97	1 : 0,94	1 : 1,04	x

Bron: CBS (2010)

4.2.2 Grootste werkgevers en bedrijfsgroottestructuur

In navolging van de sectorverdeling van het aantal werkzame personen, staan in deze subparagraaf de grootste vestigingen en de bedrijfsgroottestructuur van Enschede en Tilburg centraal.

In tabel 4.6 zijn dan ook de 30 grootste vestigingen van Enschede gerangschikt op basis van het aantal werkzame personen binnen die betreffende vestiging. Uit deze tabel blijkt dat de conclusies die hierboven zijn gesteld ten aanzien van tabel 4.1 verder onderstreept worden door de grootste vestigingen binnen Enschede. In de top van deze tabel komen de sectoren onderwijs en zorg namelijk ook sterk naar voren. Universiteit Twente, Hogeschool Saxion en de verschillende vestigingen van Medisch Spectrum Twente (MST) zorgen voor veel werkgelegenheid in de gemeente Enschede. Echter, één van de belangrijkste sectoren binnen de Enschedese economie is de zakelijke dienstverlening, terwijl dit nauwelijks terug te zien is in deze top-30. Een logische verklaring voor dit feit kan zijn dat het gros van de bedrijven in de zakelijke dienstverlening kleine bedrijven betreft en/of weinig werknemers nodig hebben voor de activiteiten die de bedrijven ontplooiën.

Verder vallen de aandelen van de industriële bedrijven Apollo Vredestein en Grolsch op. Ook deze bedrijven hebben grote vestigingen in de gemeente Enschede. Kenmerkend voor deze bedrijven is ook dat ze al jarenlang geworteld zijn in deze regio (Hospers, 2007).

Tabel 4.6: Grootste vestigingen Enschede naar werknemersaantal (2010)

Naam vestiging	Sector	SBI '08 ⁸	Aantal werknemers (grootteklasse) ⁹
Universiteit Twente	Onderwijs	P	1000+
Administratie Medisch Spectrum Twente	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	1000+
Apollo Vredestein B.V.	Industrie	C	1000+
Saxion Hogeschool Enschede	Onderwijs	P	1000+
Medisch Spectrum Twente loc. Ariensplein	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	800 t/m 999
Medisch Spectrum Twente loc. Haaksbergerstraat	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	800 t/m 999
St. de Twentse zorgcentra Locatie 't Bouwhuis	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	500 t/m 799
Stichting Livio, Zorg aan Huis	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	500 t/m 799
KPN Contact lokatie Enschede	Adviesing, onderzoek, special. zakelijke dienstverlening	M	800 t/m 999
Gemeente Enschede Dienst Stedelijke Ontwikkeling & Beheer	Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen	O	500 t/m 799
Grolsch Bierbrouwerij	Industrie	C	500 t/m 799
St. Mediant loc. Helmerzijde	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	500 t/m 799
Distriktbureau Zuid-Twente Regio Politie Twente	Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen	O	500 t/m 799
Menzis Zorgverzekeraar	Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen	O	500 t/m 799
Stichting De Posten	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	200 t/m 499
Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling	Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen	O	500 t/m 799
Gemeente Enschede Burger & Algemene Zaken	Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen	O	500 t/m 799
Revalidatiecentrum het Roessingh	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	500 t/m 799
DCW AOP - Gedetacheerden	Verhuur van roerende goederen, overige zakel. dienstverl.	N	500 t/m 799
Stichting Zorgpalet	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	200 t/m 499
Cendris Customer Contact	Adviesing, onderzoek, special. zakelijke dienstverlening	M	200 t/m 499
Verpleeghuis Bruggerbosch	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	200 t/m 499
Weyl Beef Products BV	Industrie	C	200 t/m 499
Sticht. Kinderopvang Enschede	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	200 t/m 499

⁸ Een complete verklaring van de SBI '08 indeling is terug te vinden in bijlage 1

⁹ In verband met privacy regels van I&O Research is het niet mogelijk het exacte aantal werknemers van elke vestiging weer te geven. Wel zijn alle vestigingen aflopend in grootte gesorteerd en zijn er grootteklassen van 250 werknemers weergegeven. Het betreft hier zowel fulltime- als parttime medewerkers.

Commando Dienstencentra Enschede Human Resources	Verhuur van roerende goederen, overige zakel. dienstverl.	N	200 t/m 499
Huuskes Versproducten	Groot- en detailhandel; reparatie van auto's	G	200 t/m 499
Belastingdienst Oost	Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen	O	200 t/m 499
DCW Industrie - Locaties	Verhuur van roerende goederen, overige zakel. dienstverl.	N	200 t/m 499
Stg. dr. Arienshuizen loc. Ariensstaete	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	200 t/m 499
Regiohuis Regio Twente	Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen	O	200 t/m 499

Bron: I&O Research, 2010 (bewerkt door auteur)

In Tilburg is er sprake van een vergelijkbare situatie (tabel 4.7). Ook hier wordt de top-30 van grootste vestigingen in de stad gedomineerd door bedrijven/instellingen die in de belangrijke Tilburgse sectoren actief zijn. Zo zijn er veel vestigingen uit de gezondheids- en welzijnszorg in onderstaande top 30 terug te vinden, waarvan het St. Elisabeth ziekenhuis de grootste is. Daarnaast zijn er een belangrijk aantal financiële instellingen in Tilburg gevestigd, waarvan Interpolis de grootste en bekendste is. Uit tabel 4.2 is gebleken dat het relatieve belang van de industriële sector voor Tilburg nog altijd aanwezig is. Wanneer gekeken wordt naar de grootste bedrijfsvestigingen in deze stad is dit goed terug te zien. Bedrijven als Diamantgroep, Fujifilm en Van Doorne behoren tot de vestigingen met de meeste werknemers van Tilburg. Buiten de aanwezigheid van het distributiecentrum van Albert Heijn, komt de positie van Tilburg als logistiek knooppunt in de top 30 van grootste vestigingen niet duidelijk naar voren (Interview Kvk Brabant, 2009).

Tabel 4.7: Grootste vestigingen Tilburg naar werknemersaantal¹⁰

Naam vestiging	Sector	SBI '08 ¹¹
Interpolis N.V.	Financiële instellingen	K
St. Elisabeth Ziekenhuis	Gezondheids- en welzijnszorg	Q
Universiteit van Tilburg	Onderwijs	P
Stichting Tweesteden Ziekenhuis	Gezondheids- en welzijnszorg	Q
Diamantgroep Vest. Diensten	Industrie	C
CZ Groep Zorgverzekeraar	Financiële instellingen	K
Stichting Amarant	Gezondheids- en welzijnszorg	Q
Albert Heijn Distributiecentrum Tilburg	Vervoer en opslag	H
Fujifilm Manufacturing Europe B.V.	Industrie	C
18K	Verhuur van roerende goederen en overige zakelijke dienstverlening	N
Van Doorne's Transmissie B.V.	Industrie	C
Thebe Thuiszorg Midden-Brabant B.V.	Gezondheids- en welzijnszorg	Q
ASVZ Zuid West, lokatie Vincentius	Gezondheids- en welzijnszorg	Q
Diamantgroep Industrie	Industrie	C
Interpolis N.V.	Financiële instellingen	K
Gemeente Tilburg Stadskantoor 1	Openbaar bestuur, overheid	O
De Wezer - Hazelaar	Gezondheids- en welzijnszorg	Q
Gemeente Tilburg Stadskantoor 2	Openbaar bestuur, overheid	O

¹⁰ Wegens privacyredenen kan het exacte aantal werknemers niet weergegeven worden. De volgorde van bovenstaande bedrijven is echter wel op basis van werknemersaantal.

¹¹ Een complete verklaring van de SBI '08 indeling is terug te vinden in bijlage 1

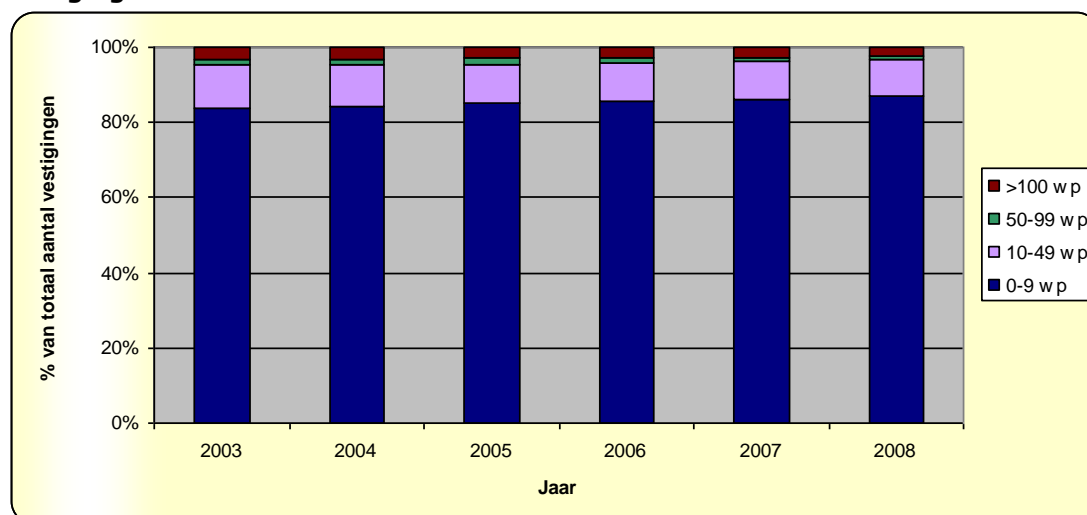
Installatiewerk Brabant	Onderwijs	P
Intern. Flav. & Fragranc. I.F.F. B.V.	Industrie	C
Teleperformance Nederland	Verhuur van roerende goederen en overige zakelijke dienstverlening	N
De Wever Zorgcentrum Tilburg-Zuid	Gezondheids- en welzijnszorg	Q
Cooperatie VGZ-IZA-Trias UA	Financiële instellingen	K
Rabobank Contactcenter	Financiële instellingen	K
SB De Rooi Pannen (Vestiging Tilburg)	Onderwijs	P
Vitron Servicegroep	Verhuur van onroerende goederen en overige zakelijke dienstverlening	N
Regio Politie Midden & West-Brabant	Openbaar bestuur, overheid	O
Penitentiare Inrichtingen Tilburg	Openbaar bestuur, overheid	O
Albert Heijn	Groot- en detailhandel	G
Unamic-HCN	Verhuur van onroerende goederen en overige zakelijke dienstverlening	N

Bron: Vestigingsregister/LISA (2009)

Nu duidelijk is geworden in welke sectoren de grootste werkgevers van Enschede en Tilburg actief zijn, is het interessant om te achterhalen hoe de bedrijfsgroottestructuur van beide steden zich kenmerkt.

Uit figuur 4.6 blijkt dat meer dan 80% van de bedrijfsvestigingen in Enschede gevormd worden door bedrijven met minder dan tien werkzame personen. Het aandeel van deze groep is in de afgelopen vijf jaar stelselmatig toegenomen. Dit is ten koste gegaan van vestigingen met 10 tot 50 werkzame personen. De vestigingen met 50 tot 100 werkzame personen en meer dan 100 werkzame personen vormen slecht een klein deel van het totaal aantal vestigingen. Uit deze gegevens blijkt dat het midden- en klein bedrijf meer dan 90% van de Enschedese bedrijfsvestigingen voor haar rekening neemt en daarmee van groot belang is voor de Enschedese economie. Het feit dat de Enschedese economie wordt gekenmerkt door een groot aantal ZZP'ers is in lijn met deze cijfers (Interview Gemeente Enschede, 2009).

Figuur 4.6: Ontwikkeling bedrijfsgroottestructuur Enschede naar aantal vestigingen¹²



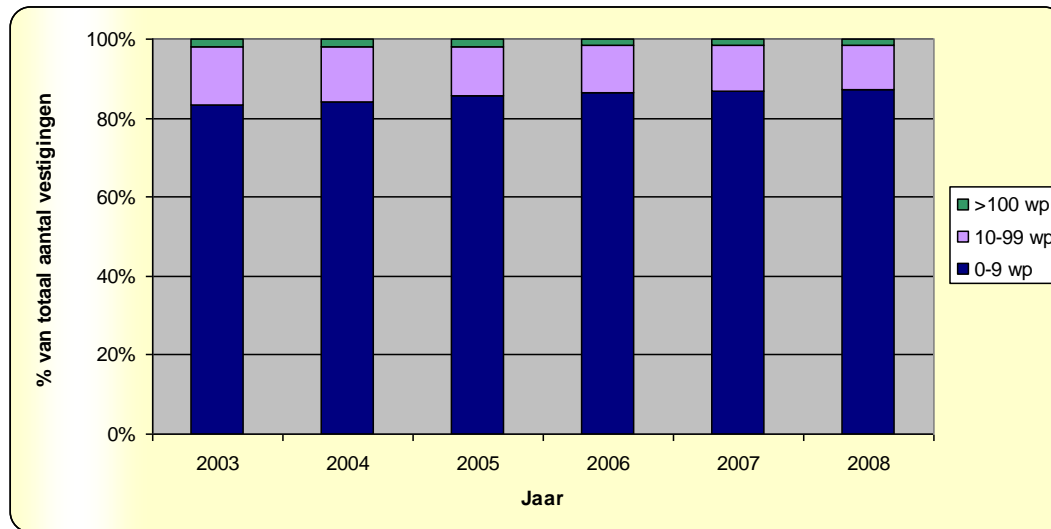
Bron: Gemeente Enschede (2009)

Ook in Tilburg is er sprake van een groot belang van het midden- en kleinbedrijf (figuur 4.7). Ook in deze stad heeft ruim 80% van de bedrijfsvestigingen minder

¹² 'wp' staat voor 'werkzame personen'

dan 10 personen in dienst. Tilburg verschilt van Enschede door een kleiner aandeel van bedrijfsvestigingen met meer dan 100 werknemers in dienst.

Figuur 4.7: Ontwikkeling bedrijfsgroottestructuur Tilburg naar aantal vestigingen¹³



Bron: Gemeente Tilburg (2009)

4.2.3 Opleidingsniveau

Naast de structuur van de bedrijvigheid in een stad is het opleidingsniveau van de beroepsbevolking ook kenmerkend voor de economische structuur van een stad. In tabel 4.6 is het opleidingsniveau van de beroepsbevolking van de gemeente Enschede vergeleken met het opleidingsniveau van de beroepsbevolking in Tilburg en de rest van Nederland. Uit deze tabel komt duidelijk naar voren dat Enschede nagenoeg dezelfde verhouding laag-, middelbaar- en hoog opgeleide leden van de beroepsbevolking heeft als Tilburg de rest van Nederland. Het verschil in opleidingsniveau tussen de beide steden ligt in het feit dat er in Enschede relatief meer middelbaar opgeleide personen zijn (ook meer dan gemiddeld in Nederland). In Tilburg zit men juist onder het Nederlands gemiddelde. Bij hoogopgeleiden is dit juist andersom. In Tilburg zijn juist gemiddeld meer hoogopgeleiden woonachtig dan in Enschede, waar men onder het Nederlands gemiddelde zit. Dit kan opmerkelijk genoemd worden, aangezien Tilburg (net als Enschede overigens) een hogeschool én universiteit herbergt. Beide steden kampen met problemen de hoogopgeleiden die afstuderen vast te houden. Deels valt dit te wijten aan de enorme aantrekkingskracht (zowel op woongebied als op het gebied van leefklimaat) die de Randstad op hoogopgeleiden heeft. Deels ligt de oorzaak bij de aansluiting op de arbeidsmarkt in de steden zelf. Zo is Tilburg University vooral een gamma – universiteit waar economie en gedragswetenschappen veel studenten herbergen, de lokale arbeidsmarkt vraagt vooral afgestudeerden met een technische achtergrond (Interview gemeente Tilburg, 2010). In Enschede is hier sprake van hetzelfde probleem, al wordt hier op Business & Science Park Twente zowel vanuit de onderwijsinstellingen als vanuit de gemeente gestimuleerd dat afgestudeerde technici hun eigen bedrijf in Enschede opzetten (Interview Kvk Oost-Twente, 2009).

¹³ 'wp staat voor 'werkzame personen'

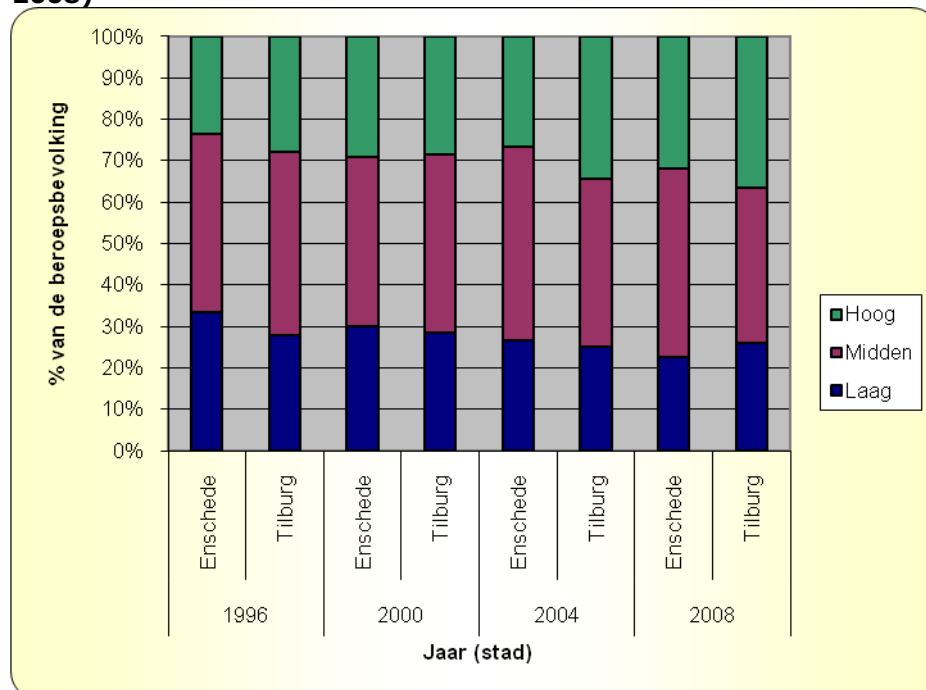
Tabel 4.8: Opleidingsniveau beroepsbevolking Enschede, Tilburg en Nederland (2008)

	Enschede	Tilburg	Nederland
Laag ¹⁴	23%	25%	24%
Middelbaar ¹⁵	46%	41%	43%
Hoog ¹⁶	31%	34%	32%

Bron: I&O Research, 2009; Gemeente Tilburg, 2009

Wanneer de verdeling van de beroepsbevolking over het hierboven gehanteerde opleidingsniveau nader wordt geanalyseerd (figuur 4.8), vallen een aantal trends op. Het blijkt dat in beide steden het percentage laagopgeleiden slinkt, terwijl het percentage hoogopgeleiden stijgt. Dit zou een indicatie kunnen zijn voor de mogelijkheid dat beide universiteitssteden hun afgestudeerden beter in staat zijn vast te houden, waardoor het gemiddelde opleidingsniveau van de beroepsbevolking stijgt. Ook kan het een teken zijn dat de instellingen in het hoger onderwijs meer studenten herbergen dan in de jaren ervoor. Daarnaast heeft Enschede jarenlang procentueel meer laagopgeleiden gehad dan Tilburg, maar in 2008 is hier een kentering zichtbaar. Toch blijft Tilburg meer procentueel meer hoogopgeleiden herbergen. Een verklaring hiervoor kan deels in de ligging van beide steden worden gezocht. Tilburg ligt in een relatief stedelijke omgeving met steden als Breda, Den Bosch en Eindhoven op relatief korte afstand, wat de bereikbaarheid van banen voor de Tilburger vergroot. Enschede daarentegen is voor het aanbod van banen aangewezen op de regio Twente, een regio die significant minder inwoners en ook minder banen herbergt. Hoopopgeleiden zouden dan eerder geneigd kunnen zijn te verhuizen naar een regio waar meer banen beschikbaar zijn.

Figuur 4.8: Ontwikkeling opleidingsniveau beroepsbevolking Enschede en Tilburg (1996-2008)



Bron: Gemeente Enschede (2009)

¹⁴ Basisonderwijs en de eerste fase van het voortgezet onderwijs: lbo/vbo/vmbo, mulo/mavo, de eerste 3 leerjaren van havo/vwo (en hun voorgangers) en het laagste niveau van beroepsonderwijs.

¹⁵ Tweede fase van het voortgezet onderwijs: bovenbouw havo/vwo en opleidingen vergelijkbaar met mbo 2,3 en 4.

¹⁶ Hbo- en universitaire opleidingen en oudere en beroepsopleidingen die daarmee vergelijkbaar zijn.

4.2.4 Werkloosheid

Een ander aspect dat zowel de compositie van de beroepsbevolking tekent, dat alsmede van invloed kan zijn op de ontwikkeling van de economische structuur in een stad is het aantal niet werkende werkzoekenden in een stad.

In tabel 4.9 is zowel het aantal niet werkende werkzoekenden (NWW'ers), als het percentage NWW'ers van de beroepsbevolking in Enschede, Tilburg en Nederland weergegeven. Uit deze recente gegevens blijkt dat het percentage NWW'ers in Enschede duidelijk groter is dan in de rest van Nederland. Wanneer deze gegevens vergeleken worden met tabel 4.8 is er toch sprake van enige contradictie, aangezien verwacht mag worden dat mensen met een lagere opleiding vaker werkloos zijn. Het opleidingsniveau in Enschede is echter redelijk gemiddeld ten opzichte van de rest van Nederland. Het grote aantal werklozen in Enschede is echter een probleem dat al decennia lang speelt en zijn oorsprong heeft in de hoogtijdagen van de textielindustrie. In hoofdstuk vier zal hier dieper op worden ingegaan. Het verschil met het werkloosheidspercentage in Tilburg is overduidelijk. In dit kader kan gesteld worden dat de Tilburg zich vele malen beter hersteld heeft van de textielcrisis die zich in de jaren '50 en '60 heeft voltrokken. Enschede heeft nog altijd te maken met een bovengemiddelde werkloosheid.

Tabel 4.9: Niet werkende werkzoekenden¹⁷ in Enschede, Tilburg en Nederland

Enschede		Tilburg		Nederland	
Aantal	Percentage	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage
9.494	8,8	6.872	4,8	507.796	4,6

Bron: CWI (2010)

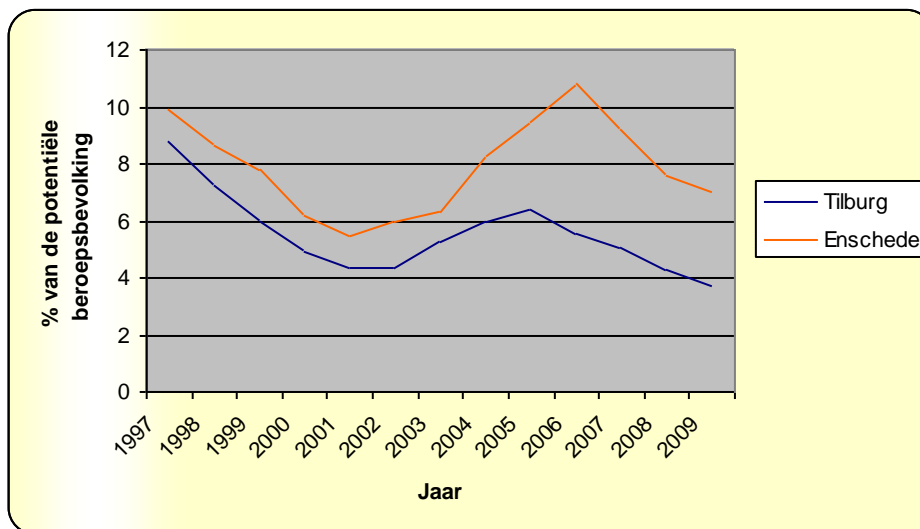
Wanneer de ontwikkeling van het werkloosheidspercentage van beide steden op langere termijn wordt geanalyseerd vallen een aantal zaken op. In beide steden vielen de gevolgen van de textielcrisis op het gebied van de werkloosheid in jaren '70 nog relatief mee. Zo bevond het werkloosheidspercentage van Enschede in 1979 zich op het Nederlandse gemiddelde van 8% (Gemeente Enschede, 2008). Wel was in de achterliggende periode gebleken dat beide steden nogal gevoelig waren voor conjunctuurschommelingen. Daarnaast bestaat het vermoeden dat dit percentage enigszins vertekend is, vanwege een grote 'verborgen' (niet geregistreerde) werkloosheid. Pas toen Nederland aan het begin van de jaren '80 in een recessie raakte, kwam het tot een drastische werkloosheidsontwikkeling in beide steden. Zowel Enschede als Tilburg kende in 1983 een werkloosheidspercentage van 25%. De groei van de beroepsbevolking in combinatie een negatieve groei van het aantal banen was hier debet aan. Aan het einde van de jaren '80 en het begin van de jaren '90 verminderde het aantal werklozen in beide steden weer (Gemeente Enschede, 2009; Gemeente Tilburg, 1991). In de periode die volgt (1997-2007) is te zien dat beide steden in de een betrekkelijk gelijke ontwikkeling vertonen, waarbij conjuncturele schommelingen duidelijk zichtbaar zijn (zie figuur 4.9). Echter, het percentage werklozen is in Enschede in alle jaren significant hoger dan in Tilburg. Sterker nog, het verschil is in de genoemde periode alleen maar groter geworden. Het is niet eenvoudig hier directe verbanden voor aan te wijzen. Zoals eerder in dit hoofdstuk beschreven is, hebben zowel Enschede als Tilburg inmiddels een gedifferentieerde economische structuur.

Als gevolg van de teloorgang van de wolindustrie was er in de jaren '50, '60 en '70 sprake van een grote werkloosheid in Tilburg. Tegenwoordig is de stad opgekrabbeld uit deze periode van grote werkloosheid. De groei van het midden-

¹⁷ Niet werkende werkzoekenden worden door het CWI gedefinieerd als alle werkzoekenden die bij een arbeidsbureau staan ingeschreven en niet of minder dan 12 uur per week werken

en kleinbedrijf is hier een belangrijke reden voor geweest. Er is via gemeentelijk beleid in de jaren '80 en '90 vooral ingezet op andere vormen van industrie en de logistiek, waardoor de werkgelegenheid in deze sectoren toe is genomen. In deze bedrijfstakken kon een deel van de 'textielwerklozen' weer aan de slag (Interview Gemeente Tilburg, 2010). Dit kan een verklaring vormen voor het feit dat het niveau van de werkloosheid op dit moment relatief laag is. Een oorzaak voor het hoge werkloosheidspercentage in Enschede (en daarmee het verschil met 'industriebroer' Tilburg) is duidelijk een erfenis van het textielverleden. Van veel Enschedeërs die zich op dit moment in een werkloosheidssituatie bevinden, zaten vader en grootvader in eenzelfde situatie. Men gaat het 'normaal' vinden en heeft wellicht vrede met de situatie. In sommige buurten is het zelfs sociaal geaccepteerd dan men van een uitkering leeft terwijl zwart bijgeklust wordt (Interview gemeente Enschede, 2009). Vanuit de gemeente tracht men wel een bepaalde omslag in dit denken te bewerkstelligen, maar dit is niet van de één op de andere dag een feit (Interview Gemeente Enschede, 2009). Daarnaast heeft (mede als gevolg van gericht gemeentelijk beleid) de zakelijke dienstverlening zich sterk ontwikkeld in Enschede, na het banenverlies in de textielsector. Dit betreft een geheel ander type werkgelegenheid ('blue collar' ten opzichte van 'white collar'), waardoor de groep 'textielwerklozen' min of meer in stand is gebleven (Haverkate et al., 1998). Op dit gebied is er dus sprake van een groot verschil tussen het aanpassingsvermogen van Enschede en van Tilburg.

Figuur 4.9: Ontwikkeling NWW'ers in potentiële beroepsbevolking Enschede en Tilburg (1997-2009)



Bron: UWV Werkbedrijf (2009)

4.2.5 Aanpassingsrichting in lokaal beleid

Nadat begin jaren '60 van de vorige eeuw de textielcrisis in volle hevigheid toesloeg in zowel Enschede als Tilburg, moest het gemeentelijk bestuur wel met een reactie komen in de vorm van beleid. De economische structuur van de decennia ervoor bleek niet bestand tegen veranderde omstandigheden en moest op de schop. In beide steden is hier op een verschillende manier op gereageerd.

Enschede

Zoals in paragraaf 4.2 al kort uiteen is gezet, liggen de redenen voor de teloorgang van de textielindustrie zowel intern als extern. Een bijkomend

probleem was dat in de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw er sprake was van een enorme natuurlijke aanwas van de bevolking. De werkgelegenheidsontwikkeling stond echter juist in die tijd onder druk. Een omslag in de lokale economie kwam maar langzaam op gang. Er kan gesteld worden dat het besef dat diversificatie van de Enschedese economie noodzakelijk was voor structurele economische groei pas laat door in de hoofden van de Enschedeërs doordrong, zowel op bestuurs- als op bedrijfsniveau (Stuurgroep Economie Twente, 1968). Een van de belangrijkste elementen van de latere wederopstanding van de stad heeft in dit gegeven dan ook zijn basis. Vanuit de rijksoverheid was er namelijk behoefte aan een derde technische hogeschool in Nederland. Gezien de geografische ligging van de twee bestaande hogescholen (in Delft en Eindhoven) lag een vestiging in het (noord-)oostelijke deel van Nederland voor de hand. Een groep van Twentse (textiel)ondernemers werkten begin jaren '60 samen met de toenmalige burgemeester om de technische hogeschool naar Enschede te halen. Het belang van deze ondernemers lag namelijk in de wens de hogeschool te kunnen gebruiken voor de introductie van nieuwe ideeën in de textielindustrie (Baart & Schaap, 2007). Klaarblijkelijk had men in die jaren nog alle vertrouwen in een sterke textielindustrie in Twente. Door de vestiging van de technische hogeschool (die later zou uitgroeien tot Universiteit Twente), kreeg Enschede bekendheid als onderwijsstad. In de jaren '70 en '80 veranderde de rol van de hogeschool. De band met de textielindustrie werd steeds minder belangrijk en men ging zich meer richten op haar functioneren als motor van de gehele Twentse economie (Van Boom & Mommaas, 2009). Met de realisatie van de universiteitscampus en de stimulering van jong ondernemerschap (Business & Science Park Twente) werd getracht de hoogopgeleiden voor de stad te behouden, alsmede de stedelijke economie van nieuwe impulsen te voorzien (Interview KvK Oost Enschede, 2009). Op dat moment was het nog altijd niet minder dan dramatisch gesteld met de Enschedese economie. Er was sprake van een daling van werkgelegenheid in de textielindustrie, terwijl stuwende werkgelegenheid in de vorm van diensten, en hoogwaardige industrie zich niet of nauwelijks ontwikkelde in de stad en de regio. Uit onderzoek van het Nederlands Economisch Instituut in 1967 bleek dat er in Twente sprake was van een onderontwikkelde dienstensector naar Nederlandse maatstaven (Stuurgroep Economie Enschede, 1968). Vanwege de slechte staat van de lokale economie kreeg de gemeente Enschede de beschikking over enkele rijkssubsidies. Hiermee konden oude fabriekspanden worden opgekocht en nieuwe gebouwen op de betreffende plekken worden gerealiseerd. Deze investeringen kwamen mede tot stand met privaat geld uit het netwerk van een groep Enschedese ondernemers (Van Boom & Mommaas, 2009). Daarnaast zette de gemeente beleid uit dat diende bij te dragen aan het diversifiëren van de lokale economie. Hierbij werd via de technische hogeschool (en vanaf 1986 universiteit) ingezet op het verbeteren van de kenniseconomie, het ontwikkelen van de vrijetijdseconomie en het stimuleren van ondernemerschap (Interview Gemeente Enschede, 2009). Dat deze ontwikkelingen aanvankelijk traag verliepen, blijkt wel uit het onderzoek van de Economische Raad Enschede (1982), ten behoeve van veranderingen in het lokale beleid toe te passen. Hier werd geconstateerd dat de financiële situatie van de gemeente door alle aankopen zeer slecht te noemen was. Daarnaast was er begin jaren '80 nog altijd het problemen van stagnatie in de productie gecombineerd met een stijgende beroepsbevolking en een stijgende werkloosheid. Op economisch gebied was er in twintig jaar nog maar weinig veranderd. De herstructurering van de textielindustrie was nog altijd aan de gang, terwijl de herstructurering van de aanverwante metaalindustrie nog maar net op gang was gekomen. Daarbij werd geconstateerd dat er in het gevoerde lokale beleid nadruk lag op welzijn. Dit terwijl werken aan welzijn alleen mogelijk kon zijn bij een zekere mate van welvaart. En dat ontbrak er nu net aan in Enschede.

Onder invloed van een groeiende middenklasse in de stad, ontstond er begin jaren '90 een diverse coalitie in de gemeenteraad, na decennia van socialistische dominantie. Hiermee werd ook een nieuwe strategie ontwikkeld, die de lokale regeneratie nieuwe impulsen diende te geven. Deze strategie richtte zich in eerste instantie vooral op fysieke investeringen in de binnenstad. Het Van Heekplein werd gereconstrueerd, waarbij de stad verrijkt werd met een aantal grootstedelijke voorzieningen. Daarnaast werd gestart met de ontwikkeling van het huidige Muziekkwartier: een clustering van allerlei muziekgerelateerde organisaties en instanties. Ook hier hebben private investeringen van een netwerk van Twentse ondernemers meegeholpen aan de realisatie en ontwikkeling van het Muziekkwartier (Van Boom & Mommaas, 2009). De jaren '90 stonden ook symbool voor de vereniging van diezelfde groep ondernemers, de Kamer van Koophandel Twente, Provincie Overijssel en lokale overheden samenwerkten binnen de 'Stichting Promotie Twente'. Vanuit deze organisatie werden initiatieven ontplooid om de regio te promoten als aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven uit andere delen van Nederland en de wereld. Deels als gevolg hiervan zijn internationale bedrijven als Polaroid en Ericsson tijdelijk gevestigd geweest in Enschede. Negatieve economische conjunctuurontwikkelingen hebben er echter mede voor gezorgd dat deze bedrijven na verloop van tijd weer vertrokken: ze bleken niet genoeg verankerd (Interview KvK Oost Enschede, 2009). Daarna is men in Enschede zich meer gaan richten op de ontwikkeling en uitbreiding van lokale bedrijvigheid. Ook worden de jaren '90 gekenmerkt door verschillende initiatieven voor regionale samenwerking, die gestoeld waren op het sterke regionale verbondenheid die er heerst in Twente. Echter, Netwerkstad Twente, Dubbelstad Hengelo-Enschede en een aparte provincie Twente zijn alle op niets uitgelopen. Het bleek een te grote stap om tot administratieve samensmelting van lokale instituties te komen (Van Boom & Mommaas, 2009). Daarbij zagen gemeenten als Almelo en Hengelo hun grote broer Enschede vaak als bedreigende factor. Men was bang overvleugeld te worden door de grootste stad van de regio, waarbij hun eigen belangen minder gewaarborgd zouden blijven (Interview Post jr. makelaars, 2009). Alle initiatieven ten spijt, tegen het einde van de 20e eeuw was de werkloosheid in Enschede nog onverminderd hoog. Dramatisch genoeg was een grote ramp voor een golf van nieuw elan in de stad Enschede. In 2000 liet de welbekende vuurwerkramp een groot deel van de arbeiderswijk Roombeek in puin achter, waarbij 23 mensen omkwamen. Een groot deel van de Enschedese bevolking hield de lokale autoriteiten hier verantwoordelijk voor. Het vertrouwen in het openbaar bestuur daalde hierdoor in Enschede tot een dieptepunt. Dit was de aanleiding voor het gemeentebestuur om extra haar best te doen het falen goed te maken. Hierbij traden een aantal wethouders af, terwijl er een ruim budget beschikbaar kwam om de herbouw van Roombeek op een goede manier te bewerkstelligen. Het reconstructie proces werd gekenmerkt door een grote mate van bewonersparticipatie (hierbij ging het zowel om oude en nieuwe bewoners). Roombeek werd een wijk waar wonen, werken en cultuur bij elkaar kwamen. De belangrijke rol van cultuur in deze wijk heeft in grote mate bijgedragen aan het profiel van Enschede als cultuurstad. Hierdoor ontstond er een aantrekkelijk milieu voor middenstanders. Daarnaast heeft, mede als gevolg van de nieuwbouw van Roombeek, architectuur een belangrijke plaats gekregen in Enschede. Dit veroorzaakt een aantrekkingskracht voor een specifieke groep bezoekers. (Van Boom & Mommaas, 2009). Er kan gesteld worden dat de beleidsontwikkelingen in de afgelopen jaren hebben bijgedragen aan het grootstedelijke karakter van de stad (Interview Gemeente Enschede, 2009). Mede door deze ontwikkelingen is de moraal van de Enschedeërs vergroot en is men weer trots op de stad, iets wat 25 jaar geleden verre van het geval was (Interview Post jr. makelaars, 2009).

Wanneer het Enschedese lokaal beleid van de afgelopen vijftig jaar geanalyseerd wordt, kan gesteld worden dat aanpassingsrichting van Enschede vooral gericht was op het creëren (dan wel aantrekken) van nieuwe typen bedrijvigheid. Men heeft vanuit de gemeente vooral ingezet op samenwerking met de Technische Hogeschool (later Universiteit Twente), om spin-offs effecten te weeg te brengen en tevens de hoogopgeleide studenten voor de stad te behouden. Daarnaast is ingezet op de cultuursector, die aan het begin van de beschreven periode nog onderontwikkeld was in Enschede. In combinatie met de fysieke investeringen die er in de binnenstad zijn gedaan, heeft Enschede zich ontwikkeld als stad waar men terecht kan voor een diversiteit aan vrijetijdsbestedingen. In de schaduw van deze ontwikkelingen kan gesteld worden dat deze nieuwe ontwikkelingen niet goed aansloten bij het opleidingsniveau van een groot deel van de beroepsbevolking. Een belangrijk deel van de 'textielwerklozen' heeft om deze reden niet aan kunnen haken bij de aanpassingsrichting van het stedelijk beleid. Hun competenties kwamen niet overeen met wat er voor de gecreëerde werkgelegenheid gevraagd werd. Mede om deze reden blijft de economische groei van Enschede nog altijd achter bij vergelijkbare steden in Nederland.

Tilburg

Het Tilburgse lokale beleid vanaf begin jaren '60 laat zich het beste schetsen aan de hand van de vorderingen die er zijn gemaakt onder de verschillende burgemeesters. Het college onder leiding van burgemeester Becht (1957-1975) had voor het eerst oog voor de gevaren van de eenzijdige economische structuur van de stad (louter gericht op de textielindustrie). Men nam initiatieven om nieuwe industrieën aan te trekken en er werden grootschalige stedenbouwkundige ingrepen uitgevoerd. Toen vanaf eind jaren '60 de textielindustrie van Tilburg plotsklaps in elkaar stortte, kwamen deze plannen in een nieuw daglicht te staan. Tilburg werd vanuit de rijksoverheid aangewezen als herstructureringsgebied waarbij het aanspraak kon maken op overheidssteun, die gebruikt kon worden voor het aantrekken van nieuwe- en het verbeteren van bestaande bedrijvigheid. Deze maatregelen bleken vooral van waarde voor de dienstensector, en dan met name de handel (Van Doremalen, 2001□). Daarnaast werd gestart met grootschalige sloopwerkzaamheden van textielfabrieken- en gebouwen en arbeiderswoningen, die bij de neergang van de textielindustrie in hoog tempo overbodig waren geraakt (Van Boom & Mommaas, 2009). Als gevolg van deze activiteiten kreeg de opvolger van Becht, burgemeester Letschert (1975-1988) met grote tekorten op de gemeentebegroting te maken. Er was zelfs even sprake van dat Tilburg een artikel-12 gemeente zou worden en hiermee failliet zou gaan (Van Doremalen, 2001□). Hierdoor werd Letschert gedwongen op de gemeentelijke administratie op orde te brengen. In dit kader werd het 'Tilburgs Model' geïntroduceerd, dat veel navolging heeft gekregen over de hele wereld. Het Tilburgs Model wordt getypeerd door een gemeentelijke overheid die bedrijfsmatig (en dus efficiënter) opereert. Op deze manier kon financiële orde op zaken worden gesteld. Een aantal jaar later is deze structuur (die verticaal van aard was), aangepast naar een horizontale gebiedsgeoriënteerde organisatie waarin samenwerking met stakeholders vereenvoudigd werd (Van Boom en Mommaas, 2009). Ondertussen bleef de gemeente actief met het aantrekken van bedrijvigheid van buitenaf. Onder meer het landelijke hoofdkantoor van Interpolis (1973) heeft voor veel banen in de voormalige industriestad gezorgd. Daarnaast is in de jaren '70 en '80 specifiek ingezet op het aantrekken van Aziatische bedrijven. Een groot deel van de bedrijven die destijds naar Tilburg zijn gekomen zijn inmiddels verankerd in de Tilburgse economie, zoals Sony en FujiFilm (Interview Gemeente Tilburg, 2010). Met Gerrit Bakx kwam er in 1988 een burgemeester met een politiek verleden als staatsecretaris naar Tilburg. De vele contacten die hij in Den Haag onderhield

hebben geholpen met het verbeteren van de positie van Tilburg in de nationale politiek en economisch beleid (Interview TBV Wonen, 2009). Daarnaast was hij de drijvende kracht aan de profilering van Tilburg als 'Moderne Industriestad' (Van Boom & Mommaas, 2009). Deze profilering sloot aan bij het gemeentelijk beleid van die tijd. Naast de verschuiving naar een diensteneconomie, richtte het gemeentelijk beleid zich namelijk op productie en logistiek; sectoren waar de aanwezige kennis en kunde in Tilburg op aansloot (Interview Gemeente Tilburg, 2010). Ondanks deze focus op moderne industrie ontstond er in de jaren '80 en '90 een culturele economie in Tilburg. Verschillende initiatieven in de beeldende kunst en popmuziek leidden tot de vorming van een cultuurcluster (het Veemarktkwartier), op één van de weinige plekken waar nog industrieel erfgoed in Tilburg te vinden is. In 1997 werden deze ontwikkelingen geïmplementeerd in beleid, waarmee Tilburg één van de eerste gemeenten in Nederland was die kunst en cultuur als dragers van economische groei beschouwden (Van Boom & Mommaas, 2009).

Naast de bovenstaande ontwikkelingen op het gebied van cultuur, ontwikkelde Tilburg zich in de jaren '90 als stad van educatie. De studentenaantallen van Fontys Hogeschool en de Katholieke Universiteit groeiden in die jaren exponentieel (Van Doremalen, 2001□). De titel 'Moderne Industriestad' dekte de lading op deze manier steeds minder'. Onder leiding van burgemeester Stekelenburg (1997-2004) werd dan ook afgestapt van deze profilering en werd meer de nadruk gelegd op versterking van netwerken die door alle lagen van de stad aanwezig zijn. Dit werd naar buiten toe gepresenteerd onder het beeldmerk 'T'. Zijn opvolger Vreeman (2004-2009), werkte door op dit thema door Tilburg te benoemen als stad waar traditie en innovativiteit elkaar tegenkomen (Van Boom & Mommaas, 2009). 'Nieuwe ideeën zijn nodig, maar die moeten een verband hebben met de bestaande stad en het verhaal dat bij die stad hoort. Dit kan betekenen dat er wordt voortgeborduurd op wat al aanwezig is' (Vreeman, 2008, p. 8). Hierbij werd met name gebruik gemaakt van de aanwezige (informele) netwerken in de stad (Van Boom & Mommaas, 2009, p. 80). Dit sluit aan bij de sterke ontwikkeling die het Midden- en Kleinbedrijf heeft doorgemaakt vanaf de jaren '70. Mede hierdoor is de Tilburgse economie op dit moment veel weerbaarder voor economische crises (Interview Gemeente Tilburg, 2009).

Wanneer het Tilburgse lokaal beleid van de afgelopen vijftig jaar geanalyseerd wordt, kan gesteld worden dat aanpassingsrichting van Tilburg voor een belangrijk deel verband houdt met de economische geschiedenis van de stad. Als erfenis van haar belangrijke positie als wolcentrum van Nederland was een groot deel van de beroepsbevolking aan het begin van de beschreven periode beschouwd worden laagopgeleid. Na het grote verlies van werkgelegenheid in deze bedrijfstak, werd Tilburg geprofileerd als moderne industriestad. Daarbij werden (andere vormen van) productie en logistiek gestimuleerd. Een belangrijk deel van de 'textielwerklozen' heeft op deze manier een baan kunnen vinden, waarbij ze van dezelfde competenties gebruik konden maken als in het textieltijdperk. Er kan zo gesteld worden dat ondanks het gemeentelijk beleid aanleiding heeft gegeven tot een andere ontwikkelingsrichting, men toch heeft kunnen inspelen op de competenties van de aanwezige beroepsbevolking.

4.3 Dienstensteden

In deze paragraaf zal de economische structuur van de steden Arnhem en Zwolle nader geanalyseerd worden. Zoals in hoofdstuk 3 aan de orde is gekomen, kunnen deze steden van oorsprong worden beschouwd als dienstensteden. Daarnaast hebben deze steden al decennia lang een belangrijke verzorgende functie voor de omliggende regio. Deze steden zijn naar aanleiding van een uitgangspositie (in 1960) aan elkaar gekoppeld. Hieronder volgt allereerst een

korte historische schets van beide steden, gevolgd door een visualisatie van de uitgangssituatie waar de indeling op gebaseerd is

De stad Arnhem is in de Middeleeuwen ontstaan op de grens van de Veluwe (in het noorden) en de Betuwe (in het zuiden), aan de rivier de Rijn. De ligging aan de rivier en later ook aan goede weg- en spoorverbindingen hebben er desondanks niet voor gezorgd dat Arnhem uitgroeide tot een echte handelsstad. Meer nog groeide Arnhem in de 19^e eeuw uit tot een aristocratische stad waar veel welgestelden woonden (Huetink, 1991). Dit is op dit moment nog altijd terug te zien in de vele herenhuisen en talloze parken die de stad rijk is. Hoewel in het eerste deel van de 20^e eeuw het grootste gedeelte van de beroepsbevolking in de industrie werkzaam was, is Arnhem nooit een pure industriestad als Enschede of Tilburg geweest. Na WO II hebben industriële bedrijven als Akzo en KEMA zeker hun stempel op de stad gedrukt, maar in die tijd werden verschillende sectoren belangrijk voor de stad, waarbij de diensten de boventoon voerden. Hierbij kenmerkten voornamelijk twee subsectoren Arnhem, namelijk overheidsgerelateerde dienstverlening en detailhandel. Voor beide subsectoren geldt dat Arnhem een belangrijke regionale functie heeft. In de loop der jaren is er veel overheidsgerelateerde werkgelegenheid gecreëerd zoals de rechtbank en provincie Gelderland. Ook zijn er veel zorginstellingen gevestigd in de stad. Het kernwinkelgebied van Arnhem kent sinds de jaren '60 een groot aantal bezoekers uit de omgeving van de stad (Janssen, 2004). Op dit moment telt de stad ruim 145.000 inwoners en maakt de stad onderdeel uit van de stadsregio Arnhem-Nijmegen.

Ook Zwolle is ontstaan in de Middeleeuwen, tussen de IJssel en de Overijsselse Vecht. Mede als gevolg van haar strategische ligging ontwikkelde de stad zich als een duidelijke handelsstad. Tekenend hiervoor is het jarenlange lidmaatschap van het Hanzeverbond (Zeiler, 1990). Zwolle wordt verder gekenmerkt door een gestage economische ontwikkeling waarbij de stad decennialang diende als agrarisch marktcentrum van de regio. Gedurende de 20^e eeuw is Zwolle exponentieel gegroeid, waarbij de stad uitgroeide tot een middelgrote Nederlandse stad. In 1960 was er sprake van een zeer diverse economische structuur, waarbij de nadruk lag op bedrijven in de zorg en logistiek. Er kan gesteld worden dat dit vandaag de dag nog altijd het geval is, waarbij er veel banen in het onderwijs en overheid zijn bijgekomen. Daarnaast wordt Zwolle gekenmerkt door belangrijke regionale functie. Dit komt terug in de importantie van de detailhandel en zorginstellingen van de stad (Ten Hove, 2005). Zwolle telt op dit moment ruim 117.000 inwoners en is de hoofdstad van de provincie Overijssel. In tabel 4.10 is de economische uitgangssituatie van beide steden in 1960 weergegeven.

Tabel 4.10: Uitgangssituatie Arnhem en Zwolle in 1960

	Arnhem	Zwolle
Bewonersaantal	120.000	56.000
Percentage werkzame personen in sector:		
- Industrie/nijverheid	49,8	38,5
- Landbouw	0,5	1,7
- Handel	29,5	17,9
- Vervoer en communicatie	6,2	12,1
- Overige dienstverlening	13,9	29,8

Bronnen: Janssen (2004) en Ten Hove (2005)

Uit bovenstaande tabel blijkt dat Zwolle in de jaren '60 nog een zeer laag inwoneraantal had. De stad is namelijk pas vanaf de jaren '70 zowel op fysiek als economisch niveau tot ontwikkeling gekomen. Verder valt de grote werkgelegenheid in de industriële sector van Arnhem op. Hoewel de stad in de jaren zestig al een dienstestad, volgde de ontwikkeling van de werkgelegenheid pas in de decennia erna. Vooral de sector 'overige dienstverlening' (waar overheidsdiensten en zorg onder vallen) is in die jaren sterk gegroeid. Zwolle was in die tijd al een echte ambtenarenstad. Tenslotte valt ook de werkgelegenheid in de handel op, waarbij een verband valt te leggen met de strategische ligging van beide steden.

4.3.1 Sectorstructuur

In deze subparagraaf zal de economische structuur van Arnhem en Zwolle uiteengezet en geanalyseerd worden aan de hand van de in paragraaf 3.2 geformuleerde indicatoren.

In tabel 4.9 is een doorsnede van de economische structuur van de gemeente Arnhem gegeven aan de hand van het aantal werkzame personen per sector. Daarnaast is de procentuele sectorverdeling vergeleken met die van geheel Nederland.

Wanneer onderstaande tabel geanalyseerd wordt, vallen een aantal zaken op. De sector zakelijke dienstverlening is veruit de grootste in Arnhem. Daarnaast zijn de zorgsector en de groot- en detailhandel (G) erg belangrijk voor de stad. Wanneer Arnhem in dit kader vergeleken wordt met de gemiddelde sectorverdeling voor heel Nederland, kan gesteld worden dat in Arnhem een aantal sectoren bovengemiddeld groot zijn. Zakelijke dienstverlening, zorg en openbaar bestuur herbergen in Arnhem relatief meer werkzame personen dan gemiddeld in Nederland. Hiermee wordt het diensten - karakter van de stad Arnhem andermaal onderstreept. Sectoren die in Arnhem minder vertegenwoordigd zijn dan in de rest van Nederland zijn groot- en detailhandel (G), vervoer en transport en industrie. Ook deze cijfers geven aan dat er in Arnhem meer sprake is van 'white-collar' werkgelegenheid dan 'blue collar' werkgelegenheid (Interview Gemeente Arnhem, 2009).

Tabel 4.11: Aantal werkzame personen Arnhem naar bedrijfssector (2008)

Sector	SBI '93	Aantal werknemers Arnhem	Percentage Arnhem	Percentage Nederland
Landbouw en visserij	A,B	1.065	1,1	1,16
Industrie- en nutsbedrijven	C,D,E	8.368	8,5	10,98
Bouwnijverheid	F	3.241	3,3	4,77
Reparatie van consumentenartikelen en handel	G	12.208	12,5	16,31
Horeca	H	3.878	4,0	4,05
Vervoer, opslag en communicatie	I	3.816	3,9	5,71
Financiële instellingen	J	3.754	3,8	4,44
Zakelijke dienstverlening/verhuur, handel onroerend goed	K	21.241	21,7	19,99
Openbaar bestuur, overheid.	L	11.371	11,6	6,35
Onderwijs	M	6.510	6,6	6,45
Gezondheids-, welzijnszorg	N	17.919	18,3	15,12
Milieudienstverlening,cultuur,recreatie, ov. dienstverlening	O	4.634	4,7	4,22
<i>Totaal</i>		98.005	100,0	100,0

Bron: Gemeente Arnhem, 2009

Tabel 4.12: Aantal werkzame personen Zwolle naar bedrijfssector (2008)

Sector	SBI '93	Aantal werknemers Zwolle	Percentage Zwolle	Percentage Nederland
Landbouw en visserij	A,B,X	573	0,68	1,16
Industrie- en nutsbedrijven	C,D,E	7913	9,44	10,98
Bouwnijverheid	F	3499	4,17	4,77
Reparatie van consumentenartikelen en handel	G	11845	14,12	16,31
Horeca	H	2390	2,85	4,05
Vervoer, opslag en communicatie	I	6917	8,25	5,71
Financiële instellingen	J	3112	3,71	4,44
Zakelijke dienstverlening/verhuur, handel onroerend goed	K	12322	14,69	19,99
Openbaar bestuur, overheid.	L	8260	9,85	6,35
Onderwijs	M	7667	9,14	6,45
Gezondheids-, welzijnszorg	N	16590	19,78	15,12
Milieudienstverlening,cultuur,recreatie, ov. dienstverlening	O	2779	3,31	4,22
<i>Totaal</i>		83867		100,0

Bron: BIRO, 2010

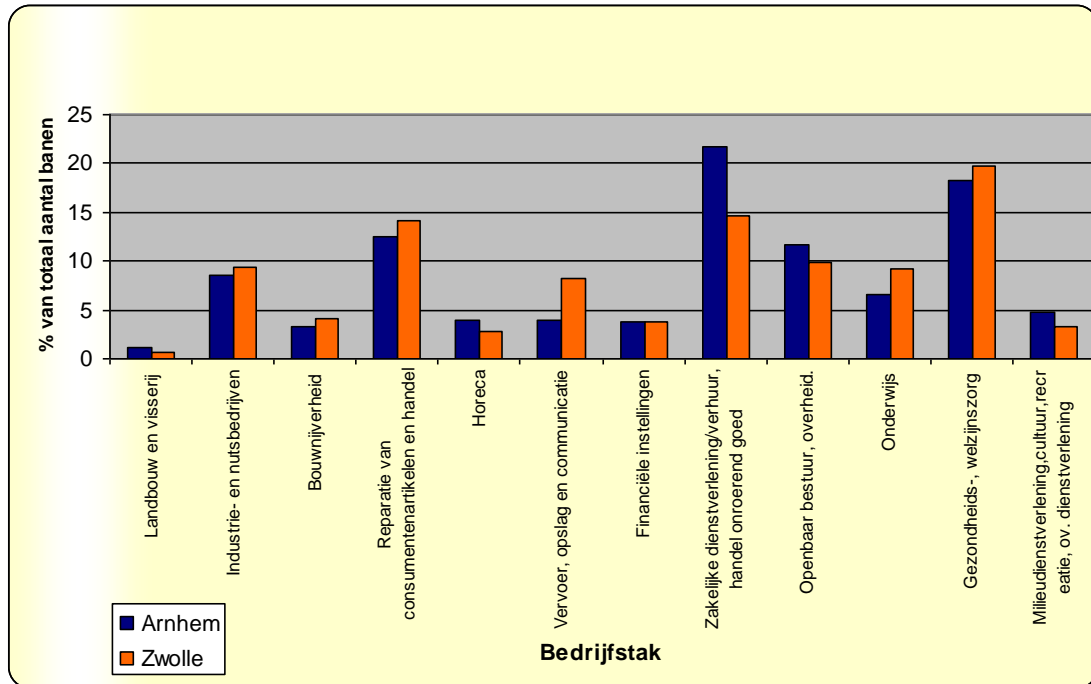
In Tabel 4.12 is een doorsnede gegeven van het aantal werkzame personen per bedrijfssector in die andere dienstestad, Zwolle. Wanneer deze verdeling geanalyseerd wordt, vallen een aantal zaken op. De stad heeft namelijk een bovengemiddeld aandeel in de sector vervoer en opslag, in vergelijking met de rest van Nederland. Dit valt te verklaren uit de gunstige ligging ten opzichte van wegvervoer (A28), treinvervoer en de binnenvaart. De benamingen 'Poort naar het Noorden' en 'Poort naar het Oosten' zijn hier mede op gebaseerd (Interview Kvk Oost-Zwolle, 2009). Transport van west naar oost of van noord naar zuid verloopt in veel gevallen via Zwolle (Interview gemeente Zwolle, 2009). Daarnaast zijn de sectoren onderwijs, openbaar bestuur en zorg bovengemiddeld vertegenwoordigd als het gaat om werkzame personen. Deze cijfers onderstrepen het label 'dienstestad' dat in dit kader aan Zwolle wordt gegeven evenals het relatief grote verzorgingsgebied dat de stad in vergelijking met andere Nederlandse steden van vergelijkbare grootte heeft. Echter, de zakelijke dienstverlening in Zwolle blijft ver achter bij het Nederlands gemiddelde. Hierdoor zou gesteld kunnen worden dat het wellicht niet volledig terecht is om te spreken van Zwolle als een pure dienstestad. Een kenmerk van de Zwolse economische structuur is eerder dat ze erg divers is. Dit wordt dan ook genoemd als één van de belangrijkste problemen bij het opstellen van economisch beleid in Zwolle: ze is overal goed in, maar blinkt nergens echt in uit (Interview Kvk Oost-Zwolle, 2009). De stad wordt op economisch gebied niet getekend door een bepaald type bedrijvigheid.

Wanneer beide steden met elkaar vergeleken worden, blijkt dat er, ondanks de gelijke uitgangspositie waar eerder over gesproken is, toch belangrijke verschillen in de economische sectorstructuur te herkennen zijn (figuur 4.10).

Zo zorgt de zakelijke dienstverlening in Arnhem voor relatief veel meer banen dan in Zwolle en is ook het openbaar bestuur prominenter aanwezig in de stad Arnhem. Daarentegen zorgt in Zwolle de transportsector voor meer banen dan in Arnhem en ook is het onderwijs iets prominenter aanwezig in Zwolle. De Christelijke Hogeschool Windesheim in Zwolle is één van de grootste van

Nederland en zorgt derhalve voor meer banen dan de hogescholen die in Arnhem gevestigd zijn. Hier wordt in de volgende subparagraaf op teruggekomen.

Figuur 4.10: Verdeling van de werkgelegenheid in Arnhem en Zwolle (2008)



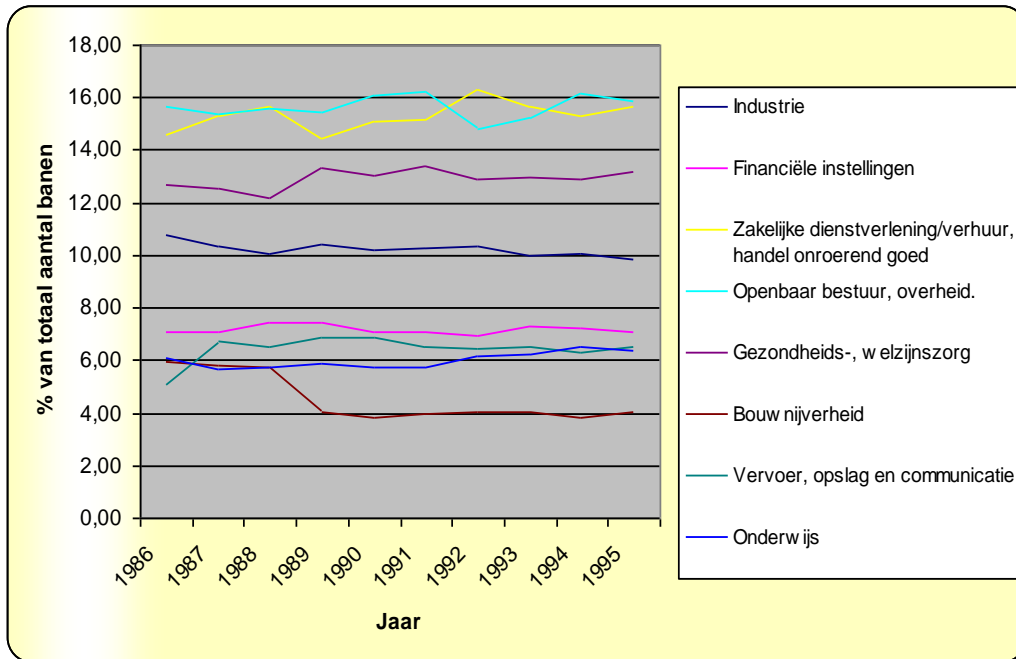
Bron: Gemeente Arnhem (2009); BIRO (2009)

Uiteraard is het interessant om te analyseren op welke manier de hierboven uiteengezette economische structuur zo heeft kunnen ontstaan.

Figuur 4.11 geeft een blik op de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de belangrijkste sectoren binnen de Arnhemse economie, van 1986 tot 1996. Opvallend is dat de sectoren openbaar bestuur en zakelijke dienstverlening elkaar een aantal keer hebben afgewisseld als belangrijkste sector. Verschillende conjuncturele situaties liggen hier mogelijk aan ten oorlog. Verder zijn de meeste sectoren in deze periode redelijk stabiel gebleven ten aanzien van hun aandeel in de Arnhemse werkgelegenheid.

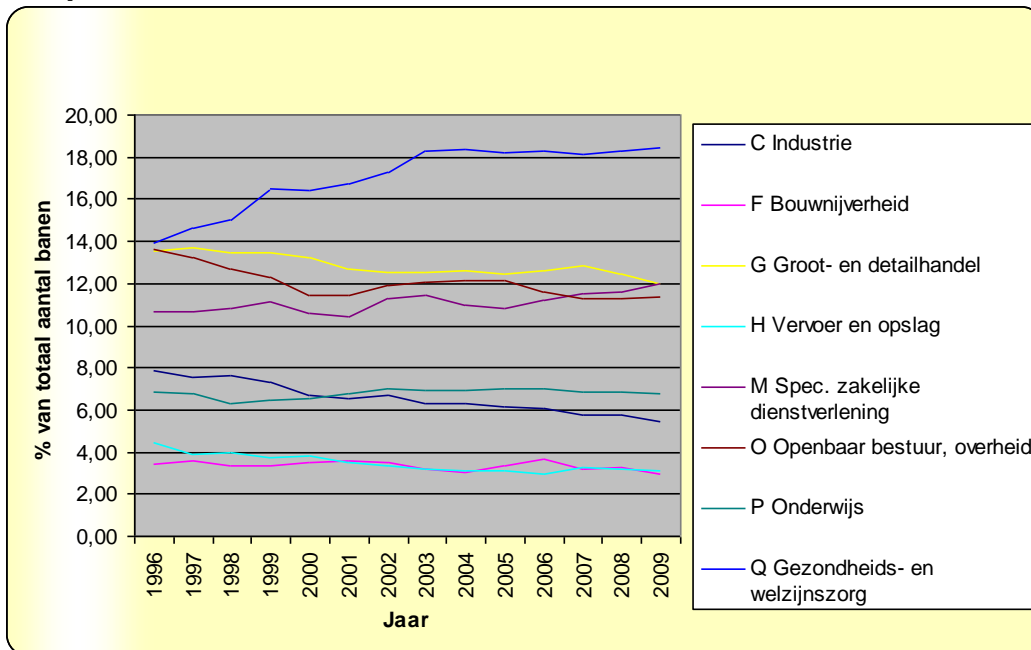
Figuur 4.12 geeft een werkgelegenheid van de ontwikkeling van de Arnhemse werkgelegenheid in de periode 1996 tot 2009. Waar aan het begin van deze periode een aantal sectoren (zorg, groot- en detailhandel, openbaar bestuur) een vergelijkbaar aandeel hadden in de Arnhemse werkgelegenheid, is de werkgelegenheid in de zorg significant toegenomen in de jaren erna. Arnhem wordt op dit gebied met name gekenmerkt door de vele revalidatieklinieken die zich vanaf de jaren '80 aan de Veluwezoom hebben gevestigd (Interview Gemeente Arnhem, 2009). Daarnaast heeft de zakelijke dienstverlening vanaf de jaren '70 een belangrijke stempel gedrukt op de Arnhemse economie. De vestiging van kantoorlocaties van energiebedrijven Nuon en Essent, verzekeraar Delta Lloyd en de ING Bank zijn hier voorbeelden van. De oorzaak ligt met name bij de bevolkingsdichtheid in de regio Arnhem-Nijmegen, alsmede het relatief hoge opleidingsniveau (zie ook paragraaf 4.3.3). De verschillende dienstverlenende sectoren blijven zo het belangrijkste voor Arnhem.

Figuur 4.11: Ontwikkeling werkgelegenheid Arnhem per bedrijfstak¹⁸ (1986-1996)



Bron: PWE-Gelderland (2008)

Figuur 4.12: Ontwikkeling werkgelegenheid Arnhem per bedrijfstak¹⁹ (1996-2009)



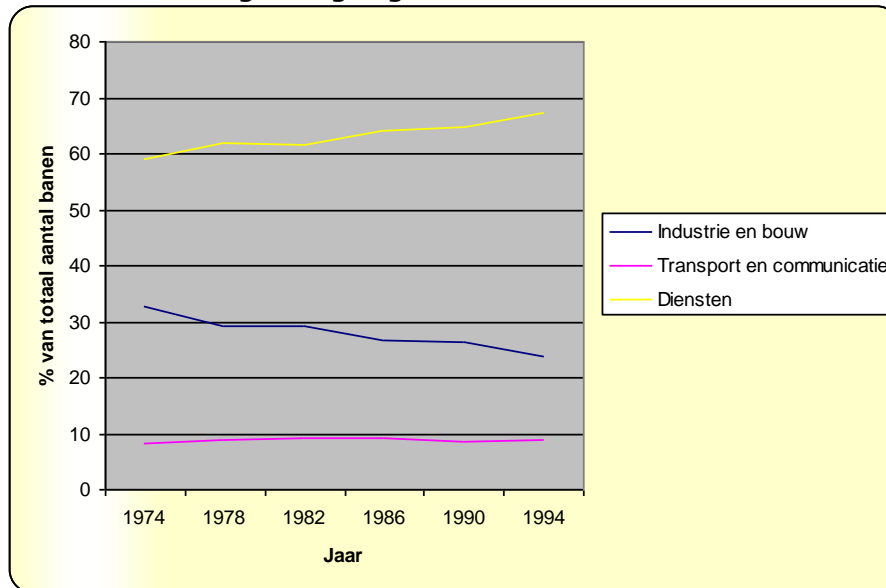
Bron: Gemeente Arnhem (2010)

¹⁸ Op basis van SBI '93 indeling

¹⁹ Op basis van SBI '08 indeling; Bij de herindeling van economische sectoren van SBI '93 naar SBI '08 is de oorspronkelijke sector K (Zakelijke dienstverlening e.d.) opgesplitst in verschillende sectoren. Omdat in figuur 4.12 alleen de grootste sectoren worden weergegeven is het belang van de dienstverlenende sector in deze grafiek enigszins vertekend

Wanneer naar de historische ontwikkeling van de werkgelegenheid in Zwolle wordt gekeken, valt op dat de stad al jaren als dienstestad bestempeld kan worden. In figuur 4.13 is te zien dat de dienstensector al jaren het grootste aandeel in de werkgelegenheid van Zwolle heeft. Daarbij is haar aandeel tot in de jaren '90 gestaag toegenomen, terwijl de industriële sector (uiteeraard mede onder invloed van verdere automatisering) aan werkgelegenheid heeft ingeboet. De groei van de dienstensector was voornamelijk het gevolg van de opmars van overheidsdiensten (rechtbank, Provincie Overijssel, gemeente Zwolle, politie IJsselland), onderwijs (Hogeschool Windesheim) en zorg (Isala klinieken). Door een sterke groei van de bevolking was de vraag naar deze diensten namelijk sterk toegenomen.

Figuur 4.13: Ontwikkeling werkgelegenheid Zwolle in kernsectoren²⁰

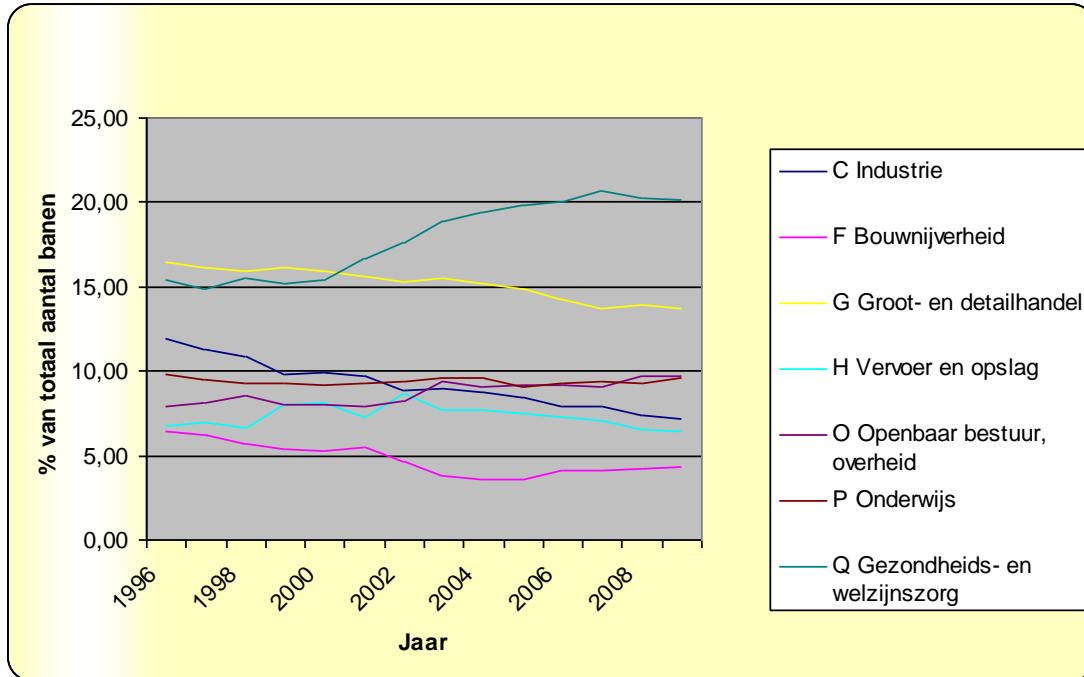


Bron: Gemeente Zwolle (2010)

Wanneer op een gedetailleerder niveau de ontwikkeling van de werkgelegenheid in Zwolle vanaf de jaren '90 wordt bekeken, vallen een aantal zaken op (zie figuur 4.14). Net als in Arnhem is er sprake van een significante stijging van de werkgelegenheid in de zorg, welke anno 2010 veruit de grootste sector in Zwolle is. Daarnaast is er een lichte daling van de werkgelegenheid in groot- en detailhandel en bouwnijverheid te zien. Ook is in Zwolle net als in Arnhem de industriële werkgelegenheid verder teruggelopen. Binnen de sector vervoer en opslag wordt Zwolle met name gekenmerkt door distributiecentra, dit als gevolg van haar strategische ligging. De ligging van de stad draagt ook bij aan de werkgelegenheidsgroei in de afgelopen twintig jaar bij financiële instellingen als banken en verzekeraars (Interview KvK Oost Zwolle, 2009).

²⁰ Definities van economische sectoren zijn door de jaren heen veranderd. Om de vergelijkbaarheid van deze gegevens te vergroten, is er voor gekozen een aantal sectoren samen te voegen tot de categorieën 'industrie/nijverheid' (industrie, nutsbedrijven, bouw), 'transport en communicatie' en 'diensten' (handel, reparatie, horeca, zakelijke dienstverlening e.d.)

Figuur 4.14: Ontwikkeling werkgelegenheid Zwolle per sector²¹



Bron: Gemeente Zwolle (2010)

De hierboven weergegeven structuur van de bedrijfstakken in zowel Arnhem als Zwolle draagt voor een belangrijk deel bij aan de werkgelegenheid van de regio waarin deze steden zich bevinden. De verhouding tussen de beroepsbevolking en het aantal banen in de betreffende stad geeft de importantie van de stedelijke werkgelegenheid voor de omliggende regio nog duidelijker weer.

Uit tabel 4.13 en 4.14 blijkt dat zowel Arnhem als Zwolle op het gebied van werkgelegenheid een duidelijke regiofunctie hebben. In verhouding zijn er in beide steden in de afgelopen tien jaar alleen maar meer banen bijgekomen. Hierbij valt de duidelijke groei van de werkgelegenheid in Zwolle het meeste op.

Tabel 4.13: Ontwikkeling verhouding beroepsbevolking/arbeitsplaatsen in Arnhem

	1998	2001	2004	2008	Groei 1998-2008
Beroepsbevolking	61900	67600	66300	72600	17%
Aantal banen	83880	93170	90200	104710	25%
Verhoudingsgetal Arnhem	1 : 1,36	1 : 1,38	1 : 1,36	1 : 1,44	x
Verhoudingsgetal Nederland	1 : 0,90	1 : 0,97	1 : 0,94	1 : 1,04	x

Bron: CBS (2010)

²¹ Op basis van SBI '08 indeling; Bij de herindeling van economische sectoren van SBI '93 naar SBI '08 is de oorspronkelijke sector K (Zakelijke dienstverlening e.d.) opgesplitst in verschillende sectoren. Omdat in figuur 4.14 alleen de grootste sectoren worden weergegeven is het belang van de dienstverlenende sector in deze grafiek enigszins vertekend

Tabel 4.14: Ontwikkeling verhouding beroepsbevolking/arbeitsplaatsen in Zwolle

	1998	2001	2004	2008	Groei 1998-2008
Beroepsbevolking	45500	51000	51900	57900	27%
Aantal banen	66190	75680	82850	91250	38%
Verhoudingsgetal Zwolle	1 : 1,45	1 : 1,48	1 : 1,60	1 : 1,58	X
Verhoudingsgetal Nederland	1 : 0,90	1 : 0,97	1 : 0,94	1 : 1,04	x

Bron: CBS (2010)

4.3.2 Grootste werkgevers en bedrijfsgroottestructuur

In aansluiting op de hierboven gegeven analyse van de sectorstructuur van beide steden is het nuttig om te bekijken in hoeverre de grootste bedrijven binnen deze gemeente en de bedrijfsgroottestructuur hier op aansluiten.

De vraag is nu of het beeld dat in paragraaf 4.3.1 geschetst is, ook terugkomt een overzicht van de grootse vestigingen naar aantallen werknemers. Voor Arnhem blijkt dit deels werkelijkheid. In de in tabel 4.15 weergegeven top 30 van grootste vestigingen van Arnhem zijn veel werkgevers in de zorg en openbaar bestuur terug te vinden waaronder de grootste (Rijnstate ziekenhuis) en de één na grootste (Oranje Kazerne). Toch zijn er ook een aantal grote bedrijven in Arnhem gevestigd, die niet binnen deze sectoren actief zijn. Zo is een bedrijf als Alliander (het voormalige Nuon, nutsbedrijf) is al jarenlang verbonden met de stad Arnhem. Ook Werkvoorziening Midden-Nederland (industrie) en Tennet TSO (nutsbedrijf) behoren tot de grootste werkgevers van Arnhem.

Hierdoor kan worden gesteld dat ondanks dat Arnhem een stevig dienstenprofiel heeft, er toch gesproken kan worden van een redelijk gediversifieerde economische structuur.

Tabel 4.15: Grootste vestigingen Arnhem naar werknemersaantal (2010)

Naam vestiging	Sector	SBI '08 ²²	Aantal werknemers (grootteklasse) ²³
Ziekenhuis Rijnstate	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	1000+
Oranje Kazerne	Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen	O	1000+
Delta Lloyd Groep Partic. Sch.verzek. N.V.	Financiële instellingen	K	1000+
Alliander	Productie, distributie, handel in elektriciteit en aardgas	D	800 t/m 999
's Koonings Jaght	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	800 t/m 999
Werkvoorziening Midden Gelderland	Industrie	C	1000 +
ING Bank	Financiële instellingen	K	800 t/m 999
Hago Nederland B.V.	Verhuur van roerende goederen, overige zakel. dienstverl.	N	200 t/m 499
TenneT TSO B.V	Productie, distributie, handel in elektriciteit en aardgas	D	200 t/m 499
Presikhaaf Detachering (inclusief overige)	Industrie	C	500 t/m 799

²² Een complete verklaring van de SBI '08 indeling is terug te vinden in bijlage 1

²³ In verband met privacy regels is het niet mogelijk het exacte aantal werknemers van elke vestiging weer te geven. Wel zijn alle vestigingen aflopend in grootte gesorteerd op basis van zowel fulltime als parttime medewerkers en zijn er grootteklassen van 250 werknemers weergegeven. Deze klassenindeling is echter gemaakt op basis van het aantal fulltime medewerkers, waardoor er verschillen in de volgorde van deze tabel zijn ontstaan

Siza Dorp Groep	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	500 t/m 799
CRV B.V.	Landbouw, bosbouw en visserij	A	500 t/m 799
Vitens Gelderland N.V.	Winning/distributie van water; afval(water)beheer, sanering	E	500 t/m 799
Gemeente Arnhem Dienst Inwonerszaken	Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen	O	500 t/m 799
Coöperatie VGZ-IZA-Trias UA	Financiële instellingen	K	500 t/m 799
Provincie Gelderland	Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen	O	200 t/m 499
Alliander	Productie, distributie, handel in elektriciteit en aardgas	D	200 t/m 499
Stichting Bureau Jeugdzorg Gelderland	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	500 t/m 799
N.V. Nuon Huis & Bedrijf	Productie, distributie, handel in elektriciteit en aardgas	D	200 t/m 499
Akzo Nobel N.V.	Adviesing, onderzoek, special. zakelijke dienstverlening	M	500 t/m 799
U.W.V. Arnhem	Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen	O	200 t/m 499
TNT Post Productie B.V.	Vervoer en opslag	H	200 t/m 499
Logica Nederland B.V.	Informatie en communicatie	J	200 t/m 499
Belastingdienst/regio Rivierenland Kantoor Arnhem	Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen	O	200 t/m 499
Stg. Cito Instituut Voor Toetsontwikkeling	Adviesing, onderzoek, special. zakelijke dienstverlening	M	200 t/m 499
Districtsbureau Politie Regio Gelderland Midden	Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen	O	200 t/m 499
Verpleeghuis Regina Pacis	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	200 t/m 499
RR Donnelley	Informatie en communicatie	J	200 t/m 499
HAN Faculteit Economie	Onderwijs	P	200 t/m 499
N.S. Reizigers Standplaats Arnhem	Vervoer en opslag	H	200 t/m 499

Bron: Provincie Gelderland, 2010

In Zwolle er sprake van eenzelfde situatie. Bedrijven die in de zorgsector actief zijn, beheersen de top-30 van grootste werkgevers in deze stad. Isala Klinieken steekt hier dan wel met kop en schouders boven uit. Ook het aandeel van de vervoerssector is bij de grootste werkgevers goed terug te zien. Bedrijven als T.N.T. Post, en de NS zorgen voor veel werkgelegenheid in de stad. Daarnaast is de sector openbaar bestuur ook met een aantal grote werkgevers belangrijk voor de stad Zwolle, waarmee haar regiofunctie onderstreept wordt. De gemeente Zwolle, Provincie Overijssel en Politie IJsselland zorgen zijn belangrijk voor de werkgelegenheid in Zwolle (zie tabel 4.16).

Tabel 4.16 Grootste werkgevers (per vestiging) in Zwolle naar werknemersaantal (2008)

Naam	Sector	SBI '08 ²⁴	Aantal werknemers
Isala Klinieken locatie Weezenlanden	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	5000+
TNT Post B.V.	Vervoer- opslag en communicatie	H	1000-4999

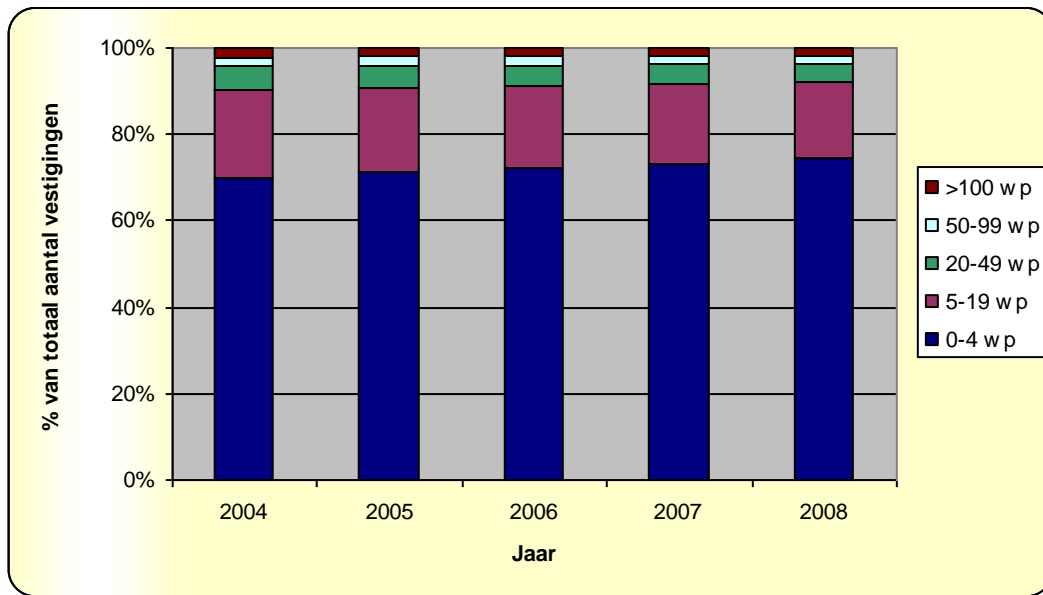
²⁴ Een complete verklaring van de SBI'08 indeling is terug te vinden in bijlage 1

Icare thuiszorg IJssel-Zwartewater	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	1000-4999
Scania Production Zwolle B.V.	Industrie	C	1000-4999
Gemeente Zwolle totaal	Openbaar bestuur, overhead, verplichte sociale verzekeringen	O	1000-4999
Iss facility services	Verhuur, handel (on) roerende goederen	N	1000-4999
Wezo Groep Holding B.V.	Industrie	C	1000-4999
Frion	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	800-999
Zorgcombinatie Zwolle, locatie het Zonnehuis	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	800-999
Provincie Overijssel	Openbaar bestuur, overhead, verplichte sociale verzekeringen	O	800-999
Politie IJsselland	Openbaar bestuur, overhead, verplichte sociale verzekeringen	O	800-999
ABN Amro Bank NV	Financiële instellingen	K	500-799
ABN Amro Verzekeringen	Financiële instellingen	K	500-799
Achmea Zorgkantoor NV	Openbaar bestuur, overhead, verplichte sociale verzekeringen	O	500-799
Stichting Zwolse Poort	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	500-799
UWV Zwolle	Openbaar bestuur, overhead, verplichte sociale verzekeringen	O	500-799
NS Reizigers	Vervoer, opslag en communicatie	H	500-799
Distributiecentrum Zwolle	Vervoer, opslag en communicatie	H	500-799
Novon	Verhuur, handel (on) roerende goederen	N	500-799
Bureau Jeugdzorg Overijssel	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	500-799
Stichting Verpleeghuis Zandhove	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	500-799
Belastingdienst Randmeren, kantoor Zwolle	Openbaar bestuur, overhead, verplichte sociale verzekeringen	O	500-799
Ministerie van Justitie, Immigratie- en Naturalisatiedienst	Openbaar bestuur, overhead, verplichte sociale verzekeringen	O	200-499
Stichting Travers	Milieudiensten, cultuur, recreatie en overige diensten	S	200-499
Abbott Laboratories BV	Industrie	C	200-499
Wehkamp B.V.	Reparatie consumentenartikelen en handel	G	200-499
Essent Kabelcom	Vervoer, opslag en communicatie	H	200-499
Icare Alphahulpen	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	200-499
KPN Telecom	Vervoer, opslag en communicatie	H	200-499
Stichting de Vogellanden	Gezondheids- en welzijnszorg	Q	200-499

Bron: Provincie Overijssel, 2009

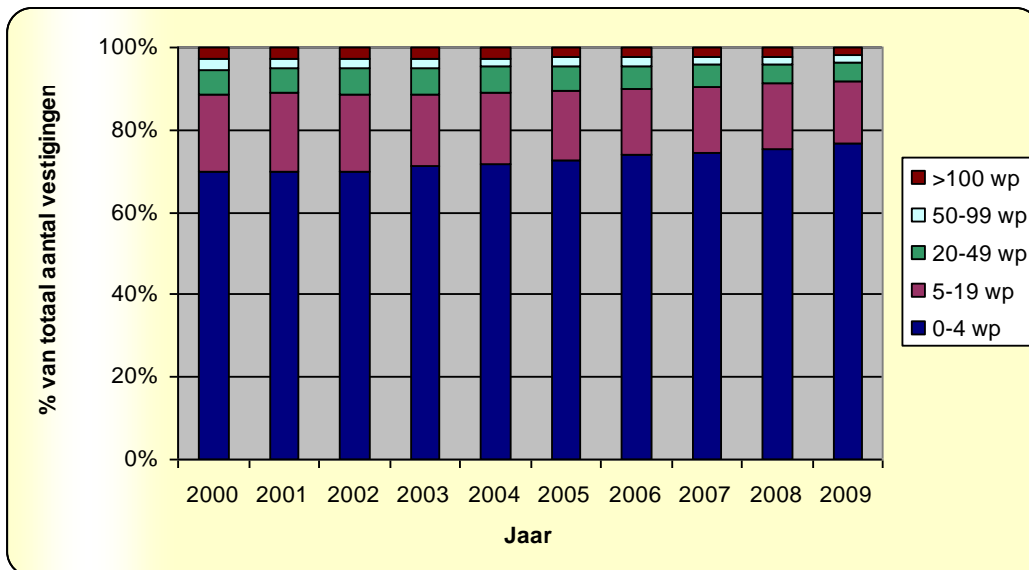
Nu bekend is in welke sectoren de grootste werkgevers in beide steden actief zijn, is het interessant om te kijken naar de bedrijfsgroottestructuur van Arnhem en Zwolle. Wanneer figuur 4.14 en 4.15 Met elkaar worden vergeleken, wordt duidelijk dat de steden een vergelijkbare bedrijfsgroottestructuur hebben. Het grootste deel van het totaal aantal vestigingen in Arnhem betreft vestigingen met minder dan vijf personen in dienst (75%) en dit percentage is in de afgelopen jaren gestegen. In Zwolle is sprake van een vergelijkbare situatie, waarbij opgemerkt dient te worden dat het percentage bedrijfsvestigingen met meer dan 100 werkzame personen in beide steden aan het dalen is.

Figuur 4.15: Ontwikkeling bedrijfsgroottestructuur Arnhem naar aantal vestigingen²⁵



Bron: Gemeente Arnhem (2009)

Figuur 4.16: Ontwikkeling bedrijfsgroottestructuur Zwolle naar aantal vestigingen²⁶



Bron: Gemeente Zwolle (2009)

4.3.3 Opleidingsniveau

Naast de structuur van de bedrijvigheid in een stad is het opleidingsniveau van de beroepsbevolking ook kenmerkend voor de economische structuur van een stad. In tabel 4.17 is het opleidingsniveau van de beroepsbevolking voor Arnhem, Zwolle en Nederland vergeleken. Hieruit blijkt dat zowel Arnhem als Zwolle veel hoogopgeleiden herbergen. In Arnhem is er sprake van een discrepantie tussen

²⁵ 'wp' staat voor 'werkzame personen'

²⁶ 'wp' staat voor 'werkzame personen'

een groep inwoners die hoog op de sociale ladder staan en anderzijds een groep die laag op de sociale ladder staan. Dit komt terug in opleidingsniveau, inkomen maar ook in het woningbestand. In een bepaald opzicht kan gesproken van een gespleten stad (Interview Voorhoeve Makelaars, 2009). Zwolle heeft juist te maken met een relatief klein aandeel laagopgeleiden in vergelijking met het Nederlands gemiddelde.

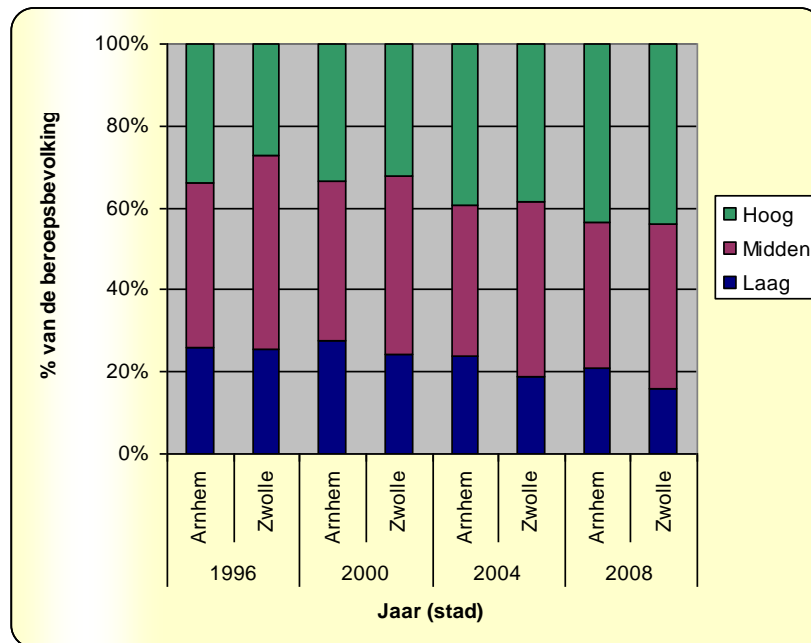
Wanneer gekeken wordt naar de ontwikkeling van het opleidingsniveau in de gemeenten Arnhem en Zwolle van de afgelopen 15 jaar (figuur 4.17), vallen een aantal zaken op. De groep hoger opgeleiden was in Arnhem medio jaren '90 nog een stuk groter dan in Zwolle. Sindsdien heeft Zwolle deze achterstand echter ingelopen, waar in beide steden de groep hoger opgeleiden groter is geworden in verhouding met de rest. In vergelijking met Zwolle is de groep laagopgeleiden groter in Arnhem. Hier kan andermaal een verbinding worden gelegd met de betiteling van Arnhem als een gespleten stad. De verschillen tussen arm en rijk (wat vaak ook een verschil tussen hoog- en laag opgeleid inhoudt) zijn aanzienlijk. Verder valt in Zwolle de relatief grote groep middelbaar opgeleide personen op. Het betreft hier echter wel een benadering van het Nederlands gemiddelde.

Tabel 4.17: Opleidingsniveau Arnhem, Zwolle en Nederland (2008)

	Arnhem	Zwolle	Nederland
Laag ²⁷	21%	16%	24%
Middelbaar ²⁸	35%	40%	43%
Hoog ²⁹	44%	44%	32%

Bron: I&O Research (2008); Gemeente Zwolle (2009)

Figuur 4.17 Opleidingsniveau beroepsbevolking Arnhem en Zwolle (1996-2008)



Bron: CBS (2010)

²⁷ Basisonderwijs en de eerste fase van het voortgezet onderwijs: lbo/vbo/vmbo, mulo/mavo, de eerste 3 leerjaren van havo/vwo (en hun voorgangers) en het laagste niveau van beroepsonderwijs.

²⁸ Tweede fase van het voortgezet onderwijs: bovenbouw havo/vwo en opleidingen vergelijkbaar met mbo 2,3 en 4.

²⁹ Hbo- en universitaire opleidingen en oudere en beroepsopleidingen die daarmee vergelijkbaar zijn.

4.3.4 Werkloosheid

Wanneer gekeken wordt naar de werkloosheidspercentages voor de beide 'dienstensteden', valt er weinig correlatie te ontdekken met het opleidingsniveau. Er kan gesteld worden dat Arnhem meer laagopgeleiden (die een grotere kans hebben in een werkloosheidssituatie te belanden) heeft, maar het werkloosheidspercentage ligt vele malen hoger dan op basis van het opleidingsprofiel in de stad zou mogen worden verwacht (zie tabel 4.18). Het is zelfs het hoogste van alle vier steden die in deze analyse worden meegenomen. Met name in volkswijken zoals Klarendal en Malburgen speelt deze problematiek, wat ook weer zijn weerslag op de woonomgeving heeft (Interview gemeente Arnhem, 2009). In Zwolle ligt het werkloosheidspercentage beduidend lager, zo rond het Nederlands gemiddelde. Gezien het feit dat de meeste mensen die in Zwolle wonen ook in de stad werken (vanwege het ruime verzorgingsgebied) kan gesteld worden dat het aanbod van banen in Zwolle aansluit bij het opleidingsprofiel.

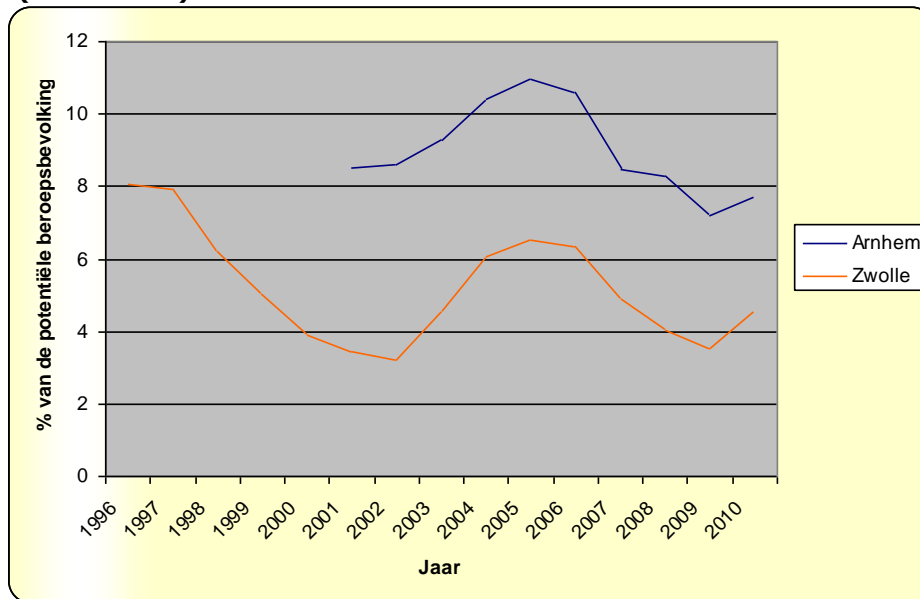
Tabel 4.18: Niet-werkende werkzoekenden in Arnhem, Zwolle en Nederland

Arnhem		Zwolle		Nederland	
<i>Aantal</i>	<i>Percentage</i>	<i>Aantal</i>	<i>Percentage</i>	<i>Aantal</i>	<i>Percentage</i>
8.024	7,7	3.732	4,6	507.796	4,6

Bron: CWI (2010)

In figuur 4.18 is de ontwikkeling van de werkloosheid in de afgelopen jaren weergegeven. In de figuren van zowel Arnhem als Zwolle is een duidelijke relatie met de gesteldheid van de conjunctuur terug te zien. Wanneer beide steden echter vergeleken worden kan gesteld worden dat de werkloosheid in Arnhem consequent een aantal procent boven dat van Zwolle ligt.

Een oorzaak voor de relatief hoge werkloosheid in Arnhem is de zeer hoge werkgelegenheidsfunctie van de stad. Zie tabel 4.13. Hoewel dit op het eerste oog lage werkloosheid zou kunnen betekenen, maakt het Arnhem echter ook tot werkstad die werknemers van buitenaf aantrekt. Een groot deel van de banen in Arnhem worden vervuld door werknemers die niet tot de Arnhemse beroepsbevolking behoren, namelijk 60 procent. Hierdoor vallen veel Arnhemmers buiten de boot (Rabobank, 2010). Daarnaast is er sprake van een mismatch op de Arnhemse arbeidsmarkt, met name voor de laagopgeleiden. Hierbij gaat het zowel om een kwantitatieve mismatch (relatief weinig banen voor laagopgeleiden), als een kwalitatieve mismatch (relatief weinig vraag naar elementaire beroepen) (Gemeente Arnhem, 2010). Gezien het feit dat Zwolle op het gebied van werkgelegenheid veel minder last heet van regionale concurrentie, is van deze specifieke werkloosheidssituatie in de Overijsselse hoofdstad geen sprake.

Figuur 4.18: Percentage NWW'ers in potentiële beroepsbevolking Arnhem en Zwolle (1996-2010)³⁰

Bron: Gemeente Arnhem (2010); Gemeente Zwolle (2010)

4.3.5 Aanpassingsrichting in lokaal beleid

Er kan gesteld worden dat Arnhem en Zwolle nooit echte industriesteden zijn geweest. Uiteraard is de werkgelegenheid in de industrie vanaf 1960 teruggelopen, maar deze bedrijfstak is nooit zo dominant geweest als in Enschede en Tilburg. In dit kader kan gesteld worden dat het ontwikkelingspad van zowel Arnhem als Zwolle zich kenmerkt door continuïteit. Van een zogenaamd 'rupture' is nooit sprake geweest. Toch zijn er wel degelijk structurele zaken mede via lokaal beleid veranderd in beide steden. In deze paragraaf worden de kenmerken van het lokale beleid in deze steden vanaf 1960 geanalyseerd.

Arnhem

Hoewel er in heel Nederland in de jaren na WO II een proces van industrialisatie plaatsvond, is Arnhem nooit een echte industriestad geworden. De stad kon echter wel betiteld worden als een echte werkstad, die een belangrijke werkgelegenheidsfunctie had voor de omliggende regio. De textielindustrie en de metaalindustrie vormden stuwende bedrijfstakken voor de gemeente Arnhem, hiernaast werd een gedifferentieerde economische structuur opgebouwd. Het beleid van de lokale overheid was er dan ook op gericht om deze bedrijven zo goed mogelijk te faciliteren. Arnhem ontwikkelde zich vanaf de jaren '60 duidelijk als winkelstad. De gemeente was zich bewust van deze positie en zette zich in voor het behoud van het originele karakter van de Arnhemse binnenstad. Daarnaast werd in een later stadium de ontwikkeling van nieuwe winkelcentra in de wijken Presikhaaf en Kronenburg geïnitieerd, welke een belangrijke wijkoverstijgende functie verwierven (Janssen, 2004).

Ingrijpende loonstijgingen aan het begin van de jaren '60 zorgde ervoor dat de concurrentiepositie van Nederland als productieland verslechterde. Als gevolg hiervan en de oliecrisis in 1973 sloten veel bedrijven in de industriële sector hun deuren. Hier kwamen echter geen banen in andere sectoren voor terug. De gemeente probeerde het tij nog te keren door bedrijven de keuze aan te bieden

³⁰ Vanwege inconsistentie in de beschikbaarheid van de data is het voor Arnhem slechts mogelijk een ontwikkeling vanaf 2001 weer te geven

tussen erfpacht of koop op bedrijventerreinen, maar dit kon de teruggang niet stoppen. (Janssen, 2004). Dit was het sein voor de gemeente Arnhem op het economische beleid te richten op bedrijvigheid in de dienstensector (De Beukelaer & Janssen, 1995). Het beleid richtte zich dan ook op de uitbreiding van de kantoorvoorraad en de ontwikkeling van bedrijfsverzamelgebouwen in stadsvernieuwingsgebieden. Ook trachtte men de relaties tussen het hoger onderwijs in Arnhem en omgeving (universiteiten van Wageningen en Nijmegen) en de arbeidsmarkt in Arnhem te verbeteren (Van Lieshout, 1984). Opvallend aan het sociaal-economisch beleid van de gemeente Arnhem is dat er in deze tijden van economische neergang (eind jaren '70 – begin jaren '80) slechts maatregelen van algemene aard werden genomen. Noch richtte men zich op de extra ondersteuning van sterke of zwakke bedrijfstakken, noch op de ontwikkeling van startende ondernemers. Van Lieshout (1984, p.71) omschrijft dit beleid dan ook 'eerder als deductief (i.c. het overnemen/gebruik maken van algemene landelijke maatregelen ideeën) dan inductief (i.c. het nemen van maatregelen die rechtstreeks voortvloeien uit bestaande problemen)'.

Als gevolg van de grote werkloosheid aan het begin van de jaren '80 was het gemeentelijk beleid gericht op het behoud van de economische functie van de stad. Ondanks de economische tegenspoed is Arnhem in die jaren uitgegroeid tot een echte dienstenstad, waarbij werkgelegenheid in handel, zakelijke diensten, overheid, bank- en verzekeringswezen en maatschappelijke diensten de economische structuur van de stad tekenen (REO, 1982). Men name de laatste twee bedrijfstakken werden onderdeel van de gemeentelijke economische strategie. Daarnaast had de technologie- en energiesector een speciale positie verworven binnen de Arnhemse economie. Vanuit gemeentelijk beleid werd op deze specifieke positie ingesprongen (Provincie Gelderland, 1990).

In de jaren '90 werd deze lijn voortgezet, waarbij ook werd ingezet op versterking van het midden- en kleinbedrijf, welke in ontwikkeling achterbleef in vergelijking met andere steden. Ook werd ingezet op samenwerking met andere gemeenten en andersoortige overheden (Gemeente Arnhem, 1996). In dit kader past de totstandkoming van Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN). De gemeente Arnhem droeg een groot deel van de uitvoering van haar economische beleid af aan dit verband. Voorts vindt er veel samenwerking plaats op het gebied van aantrekken en plaatsen van bedrijvigheid alsmede het verbeteren van de connecties tussen regionale onderwijsinstellingen en de regionale arbeidsmarkt. De jaren '90 werden daarnaast gekenmerkt door economisch herstel van de stad, waarbij de stuwende rol van de industrie uit de jaren '50 was overgenomen door de (zakelijke) dienstverlening (Janssen, 2004).

Het eerste decennium van de 21^e eeuw werd in Arnhem gekenmerkt door lokaal beleid waar er meer aandacht voor citymarketing is. Dit heeft zowel betrekking op het toerisme als op de vestiging van nieuwe bedrijvigheid. Dit tot doel de werkgelegenheid in de stad te vergroten. Op het gebied van acquisitie werd met name gekeken naar dienstverlenende bedrijvigheid. Ook zijn er structuurversterkende maatregelen genomen op het gebied van energie- en milieutechnologie en creatieve dienstverlening (mode en kunst) (Gemeente Arnhem, 2004). Deze sectoren zijn al decennia lang verankerd in Arnhem en sluiten aan bij het aanbod van hoger onderwijs in de stad (Interview KvK Centraal-Gelderland, 2009).

Gezien het feit dat er in Arnhem sprake is geweest van een zekere mate van continuïteit in het ontwikkelingspad, kan gesteld worden dat er van een eenduidige aanpassingsrichting via beleid in de beschreven periode nauwelijks sprake is. Wel is een bepaalde mate van padafhankelijkheid zichtbaar, waarbij lokaal beleid gericht is geweest op bedrijfstakken waarin Arnhem goed presteerde en die de stad onderscheidde van andere steden. Het stimuleren van de zakelijke dienstverlening door uitbreiding van de kantoorvoorraad en het inzetten op energie- en milieutechnologie zijn hier voorbeelden van.

Zwolle

In de jaren '50 was Zwolle er door gebrek aan gemeentelijke overredingskracht en bouwrijpe industriegrond niet in geslaagd aan te haken bij de industrialisatiegolf die heel Nederland kenmerkte. De industriesector was in Zwolle aan het begin van de jaren '60 dan ook nog onderontwikkeld. Het door de rijksoverheid aanwijzen van Zwolle als primaire ontwikkelingskern in het kader van de regionale spreidingspolitiek en de aanstelling van burgemeester Roelen in 1960 brachten een verandering in lokaal beleid teweeg. Zowel bestaande als nieuwe bedrijven konden premies krijgen voor grondaankoop en bouw- en inrichtingskosten. Daarnaast kwamen er veel gelden vrij voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de stad. De nieuwe burgemeester zorgde met zijn frisse en overtuigende aanpak voor een nieuwe dynamiek. Hij was in staat de stad goed te verkopen naar buiten toe.

Hoewel de ontwikkelingsgeschiedenis zich tot dat moment had gekenmerkt door een weg van geleidelijkheid, werd dit eind jaren '60 drastisch veranderd. Het gemeentebestuur is zeer leidend geweest in een proces waar sprake was van meer toekomstgerichtheid en visie dan in al die jaren ervoor. Op alle mogelijke vlakken (ruimtelijke ordening, verkeerssystemen, werkgelegenheid en sociaal culturele voorzieningen) werd er een zekere ambitie geuit die in concrete acties werd doorgevoerd. Op deze manier veranderde de ruimtelijke structuur van de stad drastisch. Zo werd met de realisatie van het Zwolle-IJsselkanaal de bereikbaarheid over water sterk verbeterd. Daarnaast werd de A28 verbreed waardoor de bereikbaarheid over weg ook groeide (Ten Hove, 2005).

In de jaren '70 formuleerde de gemeente een belangrijk economisch doel: het aantrekken van bedrijvigheid via gerichte acquisitie. Dit beleid kan als succesvol betiteld worden. Het heeft er namelijk mede toe bijgedragen dat vrachtwagenfabrikant Scania, zuivelconcern M&R Laboratories en Wehkamp zich in Zwolle vestigden. Deze bedrijven leveren op dit moment nog altijd hun bijdrage aan de Zwolse economie (Hogenkamp, 2009). De economische en demografische groei van de decennia die volgden werden via de aanleg van woonwijken, kantoorparken en bedrijventerreinen door de gemeente gefaciliteerd. Opvallend hierbij is dat er nooit ingezet is op een bepaalde economische sector. Juist het brede karakter van de Zwolse economie werd gekoesterd. Op het economisch gebied is duidelijke profilering van de stad altijd lastig is geweest (Interview Kvk Oost Zwolle, 2009).

Wel kan gesteld worden dat Zwolle over het algemeen een vrij liberale stad is, waar het gemeentebestuur zich niet te veel heeft bemoeid met het bedrijfsleven. Omdat het de stad economisch na WO II vrijwel altijd voor de wind is gegaan, kon de gemeente zich richten op het faciliteren van bedrijvigheid en het werken aan de bereikbaarheid (Interview Gemeente Zwolle, 2009). De groei van de bevolking vormde een ondersteunende factor voor de gerealiseerde economische groei (Ten Hove, 2005).

Net als in Arnhem is er in Zwolle sprake geweest van een zekere mate van continuïteit in het ontwikkelingspad. Van een duidelijk definieerbare aanpassingsrichting via het lokale beleid is dus ook in deze stad geen sprake. Toch is in de beschreven periode beleid gevoerd mede heeft bijgedragen aan een zekere mate van padafhankelijkheid binnen het ontwikkelingspad van Zwolle. Bedrijfstakingen waar de stad door haar ligging al een sterke positie in had (zoals de zakelijke dienstverlening in logistiek), heeft de gemeente versterkt door het aanleggen van kantoorlocaties en bedrijventerreinen. Op deze manier is bijgedragen aan de economische profilering van Zwolle.

4.4 Economische structuurveranderingen nader verklaard

In de voorgaande twee paragrafen is op grond van in paragraaf 3.2 beschreven indicatoren de (ontwikkeling van) de economische structuur van de industriesteden Enschede en Tilburg en dienstesteden Arnhem en Zwolle uiteengezet.

Uit bovenstaande analyse blijkt een benaming van Enschede en Tilburg als industriestad en Arnhem en Zwolle als dienstestad anno 2010 niet helemaal terecht meer is. Alle vier steden beschikken op dit moment over een relatief diverse economische structuur. In Tilburg is nog wel sprake van een bovengemiddelde werkgelegenheid in de industriële sector, maar in Enschede is hier al helemaal geen sprake meer van. Het meest kenmerkend voor deze omslag is het feit dat er in Enschede relatief meer banen in de zakelijke dienstverlening zijn dan in Zwolle. Op het gebied van de werkloosheid lijkt Tilburg zich vele malen beter te hebben hersteld van de textielcrisis dan Enschede, waar men nog altijd kampt met een bovengemiddeld werkloosheidspercentage. Bij de dienstesteden Arnhem en Zwolle is er ook sprake van een verschil op dit gebied. Arnhem kampt al jaren met een relatief hoge werkloosheid, terwijl Zwolle met een vrij laag percentage te maken heeft. Een opvallend verschil tussen de industriesteden en de dienstesteden is het percentage hoogopgeleiden. Waar men mogelijk zou verwachten dat dit percentage in de universiteitssteden Enschede en Tilburg hoger ligt is juist het omgekeerde waar. Arnhem en Zwolle beschikken over zo'n 10% meer hoger opgeleiden. Er is hierboven al aangehaald dat Enschede en Tilburg moeite hebben hun afgestudeerden vast te houden. Een reden voor het hoge percentage hoogopgeleiden in Arnhem en Zwolle zou het aanbod van banen en een prettig woon- en leefmilieu kunnen zijn. In hoofdstuk 5 wordt hier verder op ingegaan.

Een analyse van de aanpassingen die in het lokale beleid hebben plaatsgevonden geeft een duidelijk verschil tussen de industriesteden en de dienstesteden weer. In de industriesteden Enschede en Tilburg heeft de lokale overheid veel ingrijpende maatregelen moeten nemen om de lokale economie weer op gang te krijgen. In de dienstesteden Arnhem en Zwolle was hier veel minder aanleiding voor, gezien het feit dat deze steden op economisch gebied een veel geleidelijkere ontwikkeling hebben doorgemaakt. Daarnaast hebben de gemeente besturen van Enschede en Tilburg zich veel meer moeten bezig houden met een hernieuwde economische profilering van hun stad, in vergelijking met Arnhem en Zwolle. Dit alles als gevolg van de neergang van de textielindustrie. In Arnhem en Zwolle is meer sprake van continuïteit, waarbij een zekere mate van padafhankelijkheid in het ontwikkelingspad valt te ontdekken. Kenmerkend voor in het bijzonder Enschede is dat fysieke ontwikkelingen (zoals revitalisering van de binnenstad) als vliegwiel waren bedoeld voor hernieuwde economische groei. Tot op heden is de moraal van de bewoners van Enschede hiermee wel positief beïnvloed, de economische groei blijft echter nog altijd achter bij vergelijkbare steden.

Wanneer de in dit hoofdstuk uiteengezette economische structuurveranderingen uiteengezette economische structuurveranderingen beschouwd en vergeleken worden, kan gesteld worden dat het aanpassingsvermogen van Tilburg aanvankelijk beter opgebouwd was dan dat van Enschede. Dit kan worden afgeleid dat uit het feit dat in Enschede de werkloosheid na de textielcrisis tot op de dag van vandaag hoog is te noemen in verhouding met andere steden en dat de lokale economie minder presteert. De structuur van de Enschedese economie zorgde ervoor dat het moeilijk omschakelen was na het enorme verlies aan banen als gevolg van de textielcrisis. Deze werd gekenmerkt door een grote werkgelegenheid bij slechts enkele bedrijven. Ook het institutionele kader was niet ingericht op deze omschakeling (Baart & Schaap, 2007). Daarnaast wordt het Enschedese aanpassingsvermogen gekenmerkt door ongerelateerde variatie: in

de decennia na de textielcrisis is vooral ingezet op bedrijfstakken die geen enkel raakvlak hadden met de textielindustrie. In Tilburg was het tegenovergestelde het geval. Hoewel het verlies aan banen zich na de textielcrisis ook hard liet voelen, was de Tilburgse economie veel beter gestructureerd om deze klap op te vangen. Het grote belang van het midden- en kleinbedrijf, was tekenend voor de ondernemingsdrift die in Tilburg aanwezig was. Dit heeft in de decennia na de textielcrisis gezorgd voor gediversifieerde economische structuur, waarbij veel initiatieven vanuit de Tilburgers zelf zijn gekomen (Interview Gemeente Tilburg, 2009). Het institutionele kader van Tilburg heeft deze ontwikkelingen bevorderd. Er is sprake van een grote netwerkdichtheid in de stad, waarbij veelvuldig samengewerkt wordt tussen verschillende instituties. Daarbij heeft de gemeente beleid gevoerd dat aansloot bij de competenties van de beroepsbevolking, namelijk andere vormen van productie en logistiek (Van Boom & Mommaas, 2009). Er is in Tilburg dus sprake van gerelateerde variatie in het ontwikkelingspad.

Het aanpassingsvermogen van Arnhem en Zwolle kan daarentegen vergelijkbaar worden genoemd. De steden hebben beiden niet te maken gehad met een 'rupture' zoals Enschede en Tilburg en het economisch ontwikkelingspad van zowel Arnhem als Zwolle wordt gekenmerkt door continuïteit. Padafhankelijkheid is hierop duidelijk van toepassing, omdat bedrijfstakken die aan het begin van de beschreven periode al belangrijk waren anno 2010 alleen maar belangrijker zijn geworden. Gemeentelijk beleid heeft hier aan bijgedragen. Het aanpassingsvermogen van beide steden wordt met name duidelijk in de brede economische structuur. Op deze manier is de economie van beide steden goed bestand tegen eventuele toekomstige crises.

Hoofdstuk 4 heeft duidelijk gemaakt dat het niet eenvoudig is individuele steden in groepen in te delen. Elke stad heeft op economisch gebied haar eigen ontwikkeling doorgemaakt onder invloed van uiteenlopende redenen. Op deze manier wordt de relevantie van het onderkennen van het DNA van de stad duidelijk onderstreept. In hoofdstuk 5 zal worden ingegaan op het DNA van de vier genoemde steden en de invloed die dit DNA op de ontwikkeling van de stad heeft gehad.

5. Het DNA van de stad

5.1 Inleiding

Zoals in paragraaf 2.4 uiteen is gezet, is het 'DNA van de stad' een term die zowel in wetenschappelijke- als beleidskringen steeds gebruikt wordt, maar van een duidelijke definitie en werking is nog geen sprake.

In dit kader is het doel van dit hoofdstuk tweeledig:

- Het DNA van Enschede, Tilburg, Arnhem en Zwolle ontleden
- De werking van dit DNA ontleden

Dit hoofdstuk is opgebouwd aan de hand van de in paragraaf 2.4 opgestelde lijst factoren die het DNA van de stad vormen. In paragraaf 5.2 is aandacht voor het verhaal van de verschillende steden. Aansluitend volgt in paragraaf 5.3 een analyse van de ligging van de steden. Vervolgens is er aandacht voor de manier waarop (inter)lokale instituties van de stad gekenmerkt worden en georganiseerd zijn, in paragraaf 5.4. Hierna is er aandacht voor de samenleving (paragraaf 5.5) waardoor de lokale bevolking gekenmerkt wordt. Aansluitend volgt in paragraaf 5.6 een analyse over de inhoud en werking van het DNA van de stad op basis van de onderzoeksresultaten. Het hoofdstuk wordt afgesloten met de conceptualisering in paragraaf 5.7.

5.2 Het verhaal van de stad

De wijze van ontstaan met hieraan gekoppeld eminente gebeurtenissen kunnen van grote invloed zijn op hoe een stad anno 2010 gekarakteriseerd wordt. Daarbij kunnen religie en bedrijvigheid hun stempel drukken op deze ontwikkelingsgeschiedenis en het DNA van de stad daarmee vormen. Dit alles is in het kader van dit onderzoek samengevat onder de noemer 'verhaal van de stad'. Dit verhaal van de stad vormt een bepalende factor, waarmee een stad onderscheiden kan worden van andere steden. In deze paragraaf worden dan ook de verhalen van de steden Enschede en Tilburg enerzijds en Arnhem en Zwolle anderzijds geanalyseerd en met elkaar vergeleken. Zoals in paragraaf 3.2 is aangegeven zal hierbij aandacht zijn voor de ontstaanswijze van de stad en belangrijke gebeurtenissen die de verdere ontwikkeling van de stad hebben beïnvloed (als ook de invloed van religie en bedrijvigheid).

5.2.1 Industriesteden

Zoals bij veel steden het geval is geweest, is er bij het ontstaan van Enschede een verband te leggen met het belang van de religieuze macht in de Middeleeuwen. De stad is rond 800 ontstaan uit een kleine nederzetting op de grens van de bisdommen Münster en Utrecht. In 1325 verkreeg Enschede stadsrechten van bisschop Van Diest. Enschede was destijds nog een zeer kleine stad waarbij het centrum omringd werd door een stadsgracht. Met leefde vooral van de landbouw en vanaf het einde van de Middeleeuwen kwamen hier wat kleine textielwerkplaatsen bij.

Kenmerkend voor de ontwikkeling van Enschede is, dat de stad met enige regelmaat terug heeft moeten vechten na oorlogen en rampen (Wiegman, 1989). Hierbij kan een verband worden gelegd met het in hoofdstuk 2 uiteengezette begrip 'ruptures'. Rond 1500 waren er de Gelderse oorlogen, waarbij bisschoppelijke troepen vochten met aanhangers van hertog Karel van Gelre. In 1517 brandde Enschede bijna helemaal af. Ook heeft de stad het zwaar te

verduren gehad tijdens de tachtigjarige oorlog, waar Enschede wisselend in bezit was van de Spaanse en Staatse troepen. Kort daarna was Enschede ook slachtoffer van de Münstertse oorlogen tussen de vorst-bisschop van Münster en het Staatse leger. Hierbij werd de stad geplunderd en in brand gestoken. Weer volgde een periode van wederopbouw. Toen aan het einde van de 18^e eeuw de Franse bezetting tot stand kwam, volgden er jaren waarin de bevolking weer veel te lijden had. De stad kreeg de hardste tik echter bij de beruchte grote brand van 1862. Het merendeel van de gebouwen binnen de stadsgrachten brandde hierbij volledig af. Om deze reden is er anno 2010 dan ook geen enkel gebouw terug te vinden dat dateert van voor deze omvangrijke brand. Andermaal volgde een periode van opbouw (Jansma et al., 1990). Net als in zoveel andere Nederlandse steden heeft ook de Tweede Wereldoorlog voor veel materieel en menselijk leed gezorgd. Bij een verkeerd bombardement van de geallieerden (Enschede werd aangezien voor het Duitse Münster) werd grote schade aangericht (Wiegman, 1989). Tenslotte werd Enschede op 13 mei 2000 opgeschrikt door de vuurwerkramp. Door een brand bij een vuurwerkopslag midden in de Enschedese wijk Roombeek vonden er meerdere explosies plaats waarbij 23 doden vielen en meer dan 200 gebouwen totaal verwoest werden. Dat uit zo'n tegenslag ook iets positiefs te halen valt, is in Enschede wel gebleken. Roombeek was een oude arbeiderswijk die al een aantal jaar aan vernieuwing toe was. Als gevolg van de vuurwerkramp is dit proces in een stroomversnelling gekomen en de manier waarop deze wijk werd geherstructureerd (met de bijbehorende vernieuwende architectuur) werd een voorbeeld voor vele verouderde arbeiderswijken over de hele wereld (Interview Gemeente Enschede, 2009). De lijst met rampen en oorlogen zoals die hierboven is geschetst, is relatief groot. Een gevolg hiervan is dat het terugkomen na tegenslagen een kenmerk is van het DNA van Enschede. Er kan gesteld worden dat veerkracht een eigenschap van Enschede is die haar onderscheidt van andere steden. (Interview Post jr. Makelaars, 2009).

De hierboven beschreven brand van 1862 vormt een waterscheiding voor zowel de fysieke als economische ontwikkeling van de stad Enschede. Voor de brand was Enschede niet meer dan een veredeld boerendorp met houten huizen en kleine textielwerkplaatsen. Als gevolg van de brand maakte de stad na deze ramp in een snel tempo een belangrijke omslag door. Huizen werden van steen en de fabrieken kwamen buiten de oude kern te liggen. Omdat de hele stad in puin lag, kon men de aanwezige industrie in hoog tempo moderniseren. De metamorfose van de stad is voor groot deel bepaald door de textielindustrie (Haverkate et al., 1998). Na de afscheiding van België was Enschede immers door de Nederlandse Handels Maatschappij (NHM) aangewezen als centrum voor de Nederlandse katoenindustrie, om de concurrentie aan te gaan met Belgische katoensteden. De Nederlandse koloniën dienden als bron voor grondstoffen en een stabiele afzetmarkt. De NHM koos Enschede vanwege haar ambachtelijke traditie, lage lonen en levenskwaliteit (die veel hoger was dan in de Hollandse steden) (Van Boom & Mommaas, 2009). In de zeventiende en achttiende eeuw had de stad namelijk al een traditie van weven en spinnen opgebouwd, waardoor kennis en kunde op dit gebied reeds aanwezig was (Haverkate et al., 1998). De economische ontwikkeling van Enschede en omgeving werd op deze manier jarenlang bepaald door een significante overheidsinvloed (Van Boom & Mommaas, 2009). Als gevolg van het feit dat de ontwikkeling van de textielindustrie in een stroomversnelling kwam, veranderden ook de sociale verhoudingen in Enschede. Verschillen in stand waren er voorheen nauwelijks, maar met de groei van de fabrieken nam de macht en de rijkdom van de fabrikanten toe. Het arbeidersproletariaat verpauperde en ook een klassenstrijd werd aangewakkerd, waarbij de vakbonden een voortrekkersrol speelden. Zo waren er met enige regelmaat conflicten tussen fabrikanten en arbeiders waarbij stakingen vaak als middel ingezet werden. Erg succesvol waren deze overigens niet. De

protestmarsen werden gezien als een stukje folklore dat bij Enschede hoorde (Haverkate et al., 1998).

Ook Tilburg is ontstaan in de vroege Middeleeuwen (rond 700) (Gorisse et al., 2001), maar van een stad is jarenlang geen sprake geweest. Voor een zeer lange tijd is Tilburg niet meer dan een verzameling dorpen geweest. Deze dorpen hadden allemaal hun eigen karakter en eigen voorzieningen, waarbinnen de kerk een belangrijke rol speelde. Vanaf de 18^e eeuw vond er meer bebouwing plaats langs de verbindingswegen tussen de verschillende kernen, waardoor het geheel steeds meer op een stad ging lijken. Er was sprake van een geleidelijke verdichting (Pel, 2001). In 1809 is Tilburg daadwerkelijk tot stad uitgeroepen (Boeren, 1942). Deze specifieke wijze van ontstaan werkte jaren later nog door in het zogenaamde 'lokalisme'. Het gaat hier in het bijzonder om de naar binnen gerichte blik van de eigen bevolking. (Van Doremalen, 2001¹).

Op economisch gebied kenmerkt het verhaal van Tilburg zich door de wolindustrie. In de loop van de 19^e eeuw ontwikkelde de stad zich namelijk tot wolcentrum van Nederland, waarbij productie voor buitenlandse markten een belangrijk deel van de omzet vormde. Deze situatie bleef in stand tot de jaren '60 van de 20^e eeuw. Er zijn een aantal oorzaken te noemen waardoor Tilburg uitgroeide tot belangrijke wolstad. Allereerst had Tilburg een lange traditie van kennis en kunde met betrekking tot weven en spinnen opgebouwd. Deze traditie gaat terug tot in de late Middeleeuwen toen Tilburgse boeren zich met huisnijverheid bezig gingen houden. Daarnaast schakelde men in Tilburg veel sneller over van de huisnijverheid op productie in bijzondere gebouwen dan in andere steden. Hierdoor kon er veel efficiënter gewerkt worden en schaalvergroting kon makkelijker toegepast worden. Tenslotte werden technische vooruitgangen door de Tilburgse ondernemers veel sneller toegepast dan elders. De mechanisatie van het kaarden en het spinnen begon al in 1810 en in 1827 werd de stoommachine voor het eerst geïntroduceerd in Tilburg. Hierdoor hadden de Tilburgse wolnijverheid een voorsprong opgebouwd ten opzichte van concurrenten als Helmond en Eindhoven die het tot aan de neergang van de textielindustrie niet meer uit handen heeft gegeven (Pel, 2001).

Wanneer de positie van de textielondernemers in Enschede en Tilburg wordt geanalyseerd, kan gesteld worden dat er een belangrijk verschil tussen beide steden waar te nemen valt. In Enschede was er sprake van minder dan tien grote fabrikanten die duizenden werknemers in dienst hadden. Fabrikanten als Van Heek en Blijdestein namen een belangrijke positie in het dagelijks leven van hun werknemers in. Naast werk waren de fabrikanten ook verantwoordelijk voor huisvesting, verenigingsleven en inrichting van de openbare ruimte. Veel sociale processen speelden zich dus ook af rond het fabriekswerk (Haverkate et al., 1998). In Tilburg was de bedrijfsstructuur anders ingericht. Hier was er sprake van tientallen middelgrote textielondernemingen die samen verantwoordelijk waren voor de werkgelegenheid in deze bedrijfstak. Ook namen de fabrikanten een veel minder grote positie in het dagelijks leven van hun werknemers in. Deze taak was in Tilburg weggelegd voor de katholieke kerk, welke een belangrijke rol speelde in het verenigingsleven en het onderwijs (De Leeuw, 2001).

Kenmerkend voor beide steden is dat de dominante aanwezigheid van de textielindustrie fysieke/ruimtelijke effecten tot gevolg hebben gehad. In Enschede hebben de rijke en machtige textielbaronnen gezorgd voor de aanleg van grootschalige parken en bossen in en om de stad die anno 2010 mede het prettige leefklimaat van de stad bepalen. Ook heeft de rijkdom van de textielbaronnen een groot aantal statige woonhuizen met zich meegebracht. Echter, een groot gedeelte van deze huizen is in de loop der jaren gesloopt (Interview Kvk Oost Enschede, 2009). In Tilburg heeft de komst van de fabrieken met de bijbehorende arbeiderswoningen gezorgd voor het aan elkaar groeien van de verschillende dorpen die voorheen Tilburg vormden. In beide steden is in

sommige wijken het textieltijdperk nog duidelijk terug te zien (Interview Domijn, 2009; Interview TBV Wonen, 2009).

Uiteraard heeft de neergang in de textielindustrie (vanaf begin jaren '50, 20^e eeuw) een grote invloed gehad op het leven in beide steden. De zwakte van de aanwezige economische monocultuur werd in beide steden op een pijnlijke manier zichtbaar (Van Boom & Mommaas, 2009). Textielbedrijven in beide steden kregen te maken met intensievere concurrentie uit andere Europese landen, verandering in de vraag en de slechte structuur van de textielbedrijvigheid kwam aan het licht. Met name in Tilburg werden de winsten jarenlang niet geïnvesteerd in innovatie en modernisatie, maar vooral geconsumeerd. De familiale bedrijfscultuur- en structuur zaten vernieuwingen in de weg (Van Doremalen, 2001¹). Ook in Enschede werd aanvankelijk niet daadkrachtig gereageerd op de vraagvermindering. Toen de fabrikanten uiteindelijk wel gingen samenwerken en in sommige gevallen fuseren, was het al te laat (Haverkate et al., 1998). In zowel Enschede als Tilburg verloor binnen twintig jaar ruim 80% van de textielarbeiders hun baan. Deze ontwikkeling had hoge werkloosheid in beide steden tot gevolg alsmede zeer hoge kosten voor de gemeentelijke overheid (die het verlaten textielerfgoed opkocht) tot gevolg. (Van Boom & Mommaas, 2009). Zoals in hoofdstuk 4 duidelijk is geworden, is er op dit moment in beide steden sprake van een brede economische structuur. Toch heeft het textieltijdperk een belangrijke invloed gehad van het DNA van zowel Enschede als Tilburg. Dit komt bijvoorbeeld terug in de aard van het ondernemerschap. Als gevolg van de bedrijfsstructuur waarin de textielbaronnen alle bepaalden voor hun werknemers, was het zelfstandig ondernemerschap in Enschede in de eerste jaren naar de neergang in de textiel nauwelijks nog aanwezig. In paragraaf 5.5 zal hier verder op ingegaan worden. Daarnaast heeft het textieltijdperk in Enschede gezorgd voor de ontwikkeling van een klassenstructuur, waarbij het arbeidersproletariaat gekenmerkt werd door wantrouwen ten opzichte bestuurders en fabriekseigenaren (Kokhuis, 1984). Ook in Tilburg was er sprake van een klassenstructuur, maar de invloed van de kerk zorgde ervoor dat men vrede had met deze situatie (zie ook verderop in deze paragraaf). Ook heeft de dominante positie van de textielindustrie in beide steden gezorgd voor een economische monocultuur, die decennia later nog doorwerkte. Zowel in Enschede als Tilburg heeft de omschakeling naar een bredere economische structuur jaren gevegd. Daarbij herbergde beide steden in het textieltijdperk grote hoeveelheden laagopgeleide productiewerkers, die in eerste instantie moeilijk aan ander werk konden komen. Alleen in Tilburg is hier voor een deel (mede door de komst van een aantal buitenlandse bedrijven) andersoortig productiewerk voor in de plaats gekomen.

Naast bedrijvigheid kan religie ook als een belangrijk element van het DNA van de stad worden beschouwd. De invloed van religie op de ontwikkeling en vorming van de steden is in het katholieke bolwerk Tilburg nadrukkelijker aan de orde geweest dan in het meer verdeelde Enschede. Religie en arbeid gingen in het Tilburgse ook vaak hand in hand (Van Oord, 2001). In de 19^e en het begin van de 20^e eeuw waren politiek, bestuur en werk namelijk nauwelijks van elkaar gescheiden. De (katholieke) rijke fabrikantenfamilies bezetten een groot gedeelte van de gemeenteraadszetels. Vooral in de 19^e eeuw was er sprake van grote verschillen in klassen. Gevolg hiervan was dat de beslissingen die de politiek in die tijd nam vooral ten goede kwamen van de fabrikantenfamilies. In de loop van de 20^e eeuw is de invloed van de textiefabrikanten op de gemeenteraad stelselmatig verminderd, waardoor aan het einde van het textieltijdperk hier weinig meer van over was (Pel, 2001).

Kenmerkend voor Tilburg is dat ondanks het aan elkaar groeien van de buurtschappen, de bewoners in grote mate gericht bleven op het eigen buurtschap. Samenwerking binnen de buurtschappen was zeer belangrijk. Dit is tegenwoordig nog altijd terug te zien in de verschillende netwerken die er

aanwezig zijn in de stad (Interview Gemeente Tilburg, 2010). De kerk speelde ook hierbij een grote rol. Elk buurtschap had haar eigen pastorie. Daarnaast speelde er een grote rivaliteit tussen de buurtschappen. Van een Tilburg als eenheid was toentertijd nog moeilijk te spreken. Connecties naar plekken buiten Tilburg waren er al helemaal niet. Het eerder aangehaalde 'lokalisme' speelde in die tijd dus een grote rol (De Leeuw, 2001). De grote invloed van de katholieke kerk in het dagelijks leven van de Tilburgers werkte ook door in de 'gehoorzaamheid' van de arbeiders. Hierboven is al beschreven dat stakingen in Enschede met enige regelmaat voorkwamen, maar in Tilburg was hiervan veel minder sprake. Onder invloed van de kerk had men vrede met het hiërarchische systeem en was er sprake van een grotere gezaggetrouwheid dan in Enschede (Van Boom & Mommaas, 2009). De invloed van de kerk kwam tot uiting in allerlei katholieke organisaties en instellingen. Katholieke scholen, zorginstellingen en verenigingen bepaalden het dagelijks leven van veel Tilburgers. Op deze manier werden de Tilburgers doordrongen van de katholieke normen en waarden. Doordat de katholieke kerk als verbindingsfactor in Tilburg functioneerde, was er sprake van een groot saamhorigheidsgevoel in de stad (De Leeuw, 2001). In Enschede heeft de kerk een veel minder grote stempel op het dagelijks leven gedrukt. Veel Enschedeërs bezochten wel een kerk, maar dit was voor een deel om in de samenleving niet buitenspel te komen staan. Qua geloofsrichting was er in Enschede meer verdeeldheid dan in het katholieke Tilburg. Zowel het katholicisme als de Nederlandse Hervormde Gemeente had een gedeelte van de Enschedese bevolking als aanhang, waarbij het grootste gedeelte reformatorisch was (Haverkate et al., 1998). In beide steden heeft zich, net als in de rest van Nederland, vanaf de jaren '60 een secularisatieproces voltrokken waardoor de invloed van de kerk in zowel Enschede als Tilburg sterk is verminderd.

5.2.2 Dienstensteden

Ook Arnhem is in de Middeleeuwen ontstaan en werd in het eerste gedeelte van de 13^e eeuw stadsrechten verleend. De unieke ligging van de stad met aan de noordkant de Veluwe en de woeste zand- en heidegronden en aan de zuidkant de Rijn omringd door haar drassige riviergronden, vormden natuurlijke barrières die de ruimtelijke ontwikkeling van de stad danig beïnvloed hebben (Dormans et al., 2003).

Ondanks haar goede bereikbaarheid over water en sinds de tweede helft van de 19^e eeuw ook over weg en spoor, heeft Arnhem zich nooit ontwikkeld als een belangrijke handelsstad. In de 15^e eeuw was de stad wel even lid van het Hanzeverbond, maar op dat moment was de importantie van het handelsverbond al tanende. Een veel belangrijker invloed op zowel de fysieke als economische ontwikkeling van de stad was de aanwezigheid van gefortuneerde inwoners (Janssen, 2004). Vanaf de 16^e tot aan de 20^e eeuw vestigden namelijk zich veel welgestelden zich in Arnhem. Dit waren voornamelijk gepensioneerden die hun geld in Nederlandse koloniën hebben verdiend (Interview Voorhoeve makelaars, 2009). Dit leverde Arnhem de bijnaam 'Haagje van het Oosten' op. Vanuit het gemeentebestuur is in de 19^e eeuw ook nadrukkelijk ingezet op de vestiging van gefortuneerden in de stad. Hiertoe werden de vestingwerken, die de stad jarenlang hadden gesierd afgebroken en vervangen door singels, plantsoenen en pleinen. De stad kwam zo naar alle kanten open te liggen en er kon op deze manier ruimtelijk gezien een connectie worden gemaakt met de landgoederen die de stad omringden. Deze landgoederen waren in het bezit van enkele zeer goeude families. Deze families hebben in die tijd hun rijkdom gebruikt om de heidegronden die ten noorden van de stad lagen te cultiveren. Zo werden er grote percelen bos aangelegd. De villa's en landhuizen die op de plaats van de voormalige vestingwerken gebouwd werden, moesten strikt aan een aantal eisen voldoen wat betreft architectuur en kleurstelling (Huetink, 1991). Al deze

ontwikkelingen hebben bijgedragen aan de vorming van Arnhem als elitaire stad. De aanwezige herenhuizen en parken (zie figuur 5.1) dragen ook anno 2010 nog bij aan het karakter van de stad Arnhem (Interview Voorhoeve makelaars, 2009). Paradoxaal genoeg heeft de opkomst van Arnhem als elitaire stad ook haar ondergang als elitaire stad ingeluid. Zoals gezegd hadden de in Arnhem gevestigde welgestelden hun geld al lang en breed verdiend en waren zij in Arnhem om te genieten van hun vrije geld en het vele geld weer uit te geven. Dit had een veelvoud van bouw- en landinrichtingsprojecten en evenementen tot gevolg. Hierdoor steeg de werkgelegenheid in de bouwnijverheid en de dienstverlening explosief. Dit trok veel potentiële arbeiders van elders aan. Hierdoor groeide de bevolking van Arnhem in de tweede helft van de 19^e eeuw explosief (Huetink, 1991). Dit benodigde stadsuitbreidingen waardoor de opvallende landhuizen, pleinen en singels binnen de bebouwde kom kwamen te liggen. Daarnaast heeft de komst van diverse spoorwegen dwars door het centrum van de stad ervoor gezorgd dat de stad net zo ingesloten raakte als in de tijd van de vestingwerken. In korte tijd veranderde Arnhem op deze manier van een fraaie gedistingeerde stad in een plek volgebouwd met in die tijd omschreven 'opgepropte revolutiebouw' (Huetink, 1991).

De manier waarop Arnhem gegroeid is, is kenmerkend voor het latere karakter van de stad. Arnhem is ontstaan aan de noordkant van de Rijn, maar na WO II is de bebouwing gestart aan de zuidkant van de rivier. Samen met haar elitarie verleden kunnen deze ontwikkelingen betiteld kunnen worden als de bron van één van de meeste bepalende kenmerken van het DNA van Arnhem: de tweedeling van de stad, zowel op fysiek als op sociaal niveau (Lavooij, 2004). Met de bouw van Arnhem-Zuid (waar op dit moment meer dan 47 procent van alle bewoners woont), kwam er eigenlijk een hele nieuwe stad bij. Er kan gesteld worden dat hiermee de eenheid van de stad op fysiek niveau enigszins verloren is gegaan. Opvallend genoeg wezen de ontwerpers van Malburgen (de oudste wijk van Arnhem-Zuid) al op het gevaar van een tweelingstad, gezien de barrière die de Rijn vormt (Lavooij, 2004). Arnhem-Zuid is ontworpen als woon/slaapstad, terwijl Arnhem-Noord veel levendiger is. Qua voorzieningenniveau ligt Arnhem-Zuid ver achter bij Arnhem-Noord (Interview Volkshuisvesting Arnhem, 2009). Er kan gesteld worden dat Arnhem-Noord en Arnhem-Zuid over verschillende karakters beschikken (Interview Voorhoeve Makelaars, 2009). Onderzoek van Dormans et al. (2003) onder tweehonderd Arnhemse respondenten bevestigt dit. Arnhem-Noord wordt namelijk omschreven als beeldbepalend voor Arnhem en wanneer men aantrekkelijke elementen van de stad opnoemt, hebben die allen betrekking op Arnhem-Noord. De verschillen tussen beide stadsdelen worden verscherpt door het feit dat Arnhem-Noord vooral vooroorlogse bebouwing kent (met een kenmerkende aanwezigheid van grote villa's), terwijl Arnhem-Zuid zoals gezegd na WO II is aangelegd. Daarnaast heeft Arnhem-Noord een groen en heuvelachtig karakter (Veluwe), terwijl Arnhem-Zuid getypeerd wordt door een Nederlands polderlandschap. In dit kader wordt Arnhem-Noord geassocieerd met een plek in het buitenland en Arnhem-Zuid met woonsteden als Almere en Zoetermeer.

Echter, ook op sociaal niveau is er sprake van een tweedeling in Arnhem. De verschillen tussen rijk en arm zijn in de stad nadrukkelijk aanwezig. Na Den Haag heeft Arnhem namelijk de grootste verschillen in bevolkingsopbouw per wijk. De elitaire geschiedenis van de stad die hierboven is beschreven, in combinatie met de snelle groei van de stad in het begin van de twintigste eeuw en de naoorlogse wederopbouw, liggen ten grondslag aan deze situatie (Dormans et al., 2003). In paragraaf 5.5 zal er meer aandacht zijn voor deze sociale tweedeling in Arnhem. Tenslotte wordt Arnhem gekenmerkt door een prominente aanwezigheid van kunstenaars en ontwerpers. De esthetische waarde van de historische binnenstad van Arnhem in combinatie met haar groene omgeving maakte Arnhem een geschikte vestigingslocatie voor dit type creatievelingen (Huetink, 1991). Na WO II is hier op aangesloten met de oprichting van de Hogeschool voor de Kunsten in 1950. Anno 2010 is deze hogeschool uitgegroeid tot één van de belangrijkste in

Nederland op het gebied van vormgeving (Interview Volkshuisvesting Arnhem, 2009). Vanaf de jaren '90 wordt hier vanuit gemeentelijk beleid op ingespeeld, via evenementen zoals de Mode Biënnale (Interview Gemeente Arnhem, 2009). De verankering van afgestudeerde kunstenaars is in de afgelopen tien jaar zichtbaar geworden in het Modekwartier. In dit gedeelte van de wijk Klarendal is door de beschikbaarheid van relatief goedkope expositieruimten, het ondernemerschap onder kunstenaars sterk toegenomen (Interview Volkshuisvesting Arnhem, 2009).

Figuur 5.1: Huis Sonsbeek in Park Sonsbeek (Arnhem)



Bron: Arneym (2010)

Zwolle is ontstaan in de Middeleeuwen tussen de Overijsselse Vecht en de IJssel. In 1230 verleende bisschop Van Oldenburg van Utrecht de stad stadsrechten (Zeiler, 1990).

De ontstaansgeschiedenis van Zwolle wordt getekend door haar positie als (voormalig) Hanze stad. Mede door haar ligging aan de IJssel, dicht bij de Zuiderzee groeide Zwolle in het tweede deel van de Middeleeuwen uit tot een handelsstad van enig (inter)nationaal belang. In het begin van de 15^e eeuw werd Zwolle opgenomen in het Hanze verbond waar andere steden in (het huidige) Nederland, Duitsland, Scandinavië en de Baltische staten deel van uit maakten. Hierdoor verkreeg Zwolle allerlei handelsprivileges met de andere steden binnen dit verbond. Toch lag het zwaartepunt van de Zwolse commerciële belangen in die tijd niet in de gebieden waar de Hanze het meest actief was. De handelspolitiek van de Zwolse bestuurders richtte zich voornamelijk op het bevorderen van de rol van de stad als verzamel-, distributie- en schakelpunt tussen de handelsstromen van Westfalen en Nedersaksen enerzijds en Holland, Brabant en Vlaanderen anderzijds (Ten Hove, 2005). Er kan dus gesteld worden dat Zwolle, ook destijds al, door haar gunstige geografische ligging een belangrijk knooppunt voor de doorvoerhandel vormde. Dit vormt een onmiskenbaar onderdeel van het DNA van de stad. Als gevolg van deze ontwikkelingen ontstond er een duidelijke handelselite in Zwolle. Een deel van deze elite vormde ook het 'stadspatriciaat': een selecte groep machthebber die het Zwolse bestuur in handen hadden. Enkele herenhuizen die in de Zwolse binnenstad aanwezig zijn doen nog aan deze tijd denken (Ten Hove, 2005). Onder invloed van interne strijd, sociale en politieke veranderingen en toegenomen concurrentie uit Holland en Engeland stortte het Hanze verbond tegen het einde van de zestiende eeuw in (Zeiler, 1990). Zwolle hield echter haar functie als interregionaal doorvoerpunt in stand (Ten Hove, 2005).

Een ander onderdeel van de geschiedenis van Zwolle dat tot op de dag van vandaag zijn waarde heeft voor de stad is terug te vinden in de eeuwenlange strijd met buurstad Kampen. Vanaf het tweede deel van de Middeleeuwen hebben er verschillende oorlogen en twisten plaatsgevonden tussen de twee handelssteden. De Zwollenaren werden in Kampen meer dan eens 'blauwvingers' genoemd. Hoewel er verschillende theorieën bestaan over de oorsprong van deze scheldnaam, is het duidelijk dat de Zwollenaren als gierig omschreven werden door de Kampenaren (Ten Hove, 2005). In de loop van de twintigste eeuw is men in Zwolle de blauwvingers gaan gebruiken als geuzennaam. Mede door de organisatie van evenementen als de 'Blauwvingerdagen' draagt deze geuzennaam nu bij aan de identiteitsversterking onder de Zwollenaren (Interview Gemeente Zwolle, 2009).

Tenslotte heeft ook een gebeurtenis van heel andere aard bijgedragen aan het DNA van Zwolle. In 1967 werd de naburige gemeente Zwollerkerspel opgeheven, waarbij een aantal dorpen bij de gemeente Zwolle gevoegd werden. (Ten Hove, 2005). Hierdoor kreeg de stad ruimte om te groeien (de stad werd immers voorheen ingesloten door Zwollerkerspel), maar de samenstelling van de bevolking veranderde ook. Elk dorp bracht namelijk een specifieke sociale structuur en mentaliteit met zich mee welke Zwolle als geheel vanaf dat moment beïnvloedde. Zwolle werd (ook door de aanleg van nieuwbouwwijken als Stadshagen) meer en meer een mengelmoes van verschillende typen bewoners (Interview Schep Makelaardij, 2009). In paragraaf 4.5 zal meer aandacht voor de Zwolse mentaliteit zijn.

5.3 Ligging

De ligging van steden is van grote invloed op enerzijds de 'assets' van een stad, anderzijds de ontwikkelingsmogelijkheden van een stad. Een stad die tweehonderd kilometer landinwaarts gelegen is, kan zich nu eenmaal niet gaan bezighouden met de ontwikkeling van een grote zeehaven. Een erg simplistisch voorbeeld wellicht, maar dit soort zaken spelen op vele, specifiekere schaalniveaus een rol. Daarnaast draagt de ligging van een stad ook bij aan de identiteit van de inwoners, bijvoorbeeld wanneer er sprake is van regio of kenmerken van de stad waar de bewoners zich mee kunnen identificeren (Dormans et al., 2003). Een verandering van de relatieve ligging kan bijdragen aan het DNA van de betreffende stad.

5.3.1 Industriesteden

Wanneer de ligging van Enschede en Tilburg nader geanalyseerd wordt kan gesteld worden dat alle steden een redelijke afstand hebben tot de Nederlandse kustlijn en tot de Randstad Holland. Wanneer vervolgens gekeken wordt naar de functie die de steden hebben binnen hun regio, worden er wel verschillen duidelijk tussen beide steden.

Zo hebben de (voormalig) industriesteden Enschede en Tilburg een totaal andere functie binnen hun regio. Enschede heeft namelijk een centrale positie binnen de regio Twente, waar zich verder de minder grote steden Almelo en Hengelo bevinden. Op regionaal niveau heeft de stad zo een verzorgende functie, waarbij instanties als de rechtbank, Medisch Spectrum Twente (het grootste niet-academische ziekenhuis van Nederland) en verschillende onderwijsinstellingen niet alleen van regionaal belang zijn vanuit hun functie maar ook een belangrijk deel van de werkgelegenheid van de stad met zich meebrengen (zie ook hoofdstuk 4) (Hospers, 2007). Tilburg daarentegen, maakt deel uit van Brabantstad. Deze entiteit, waar naast Tilburg de steden Breda, Den Bosch, Eindhoven en Helmond deel van uit maken, is niet net als Twente een regio in cultureel opzicht, maar kan qua structuur vergeleken worden met de Randstad Holland. De betrokken steden behartigen gezamenlijk haar belangen richting het

Rijk en er zijn samenwerkingsverbanden met andere stedenbanden in Europa. In tegenstelling tot Enschede heeft Tilburg dus niet zo'n centrale functie in de regio. Steden als Breda, Den Bosch en Eindhoven liggen relatief dichtbij en zijn van vergelijkbare grootte. Hierdoor is de regiofunctie van Tilburg vele malen kleiner dan die van Enschede (Van Boom en Mommaas, 2008).

De ligging van Enschede in het uiterste oosten van Nederland, brengt ook voordelen met zich mee. Zo wordt het woonklimaat van Enschede en omgeving als uitstekend betiteld. Er is sprake van een zeer bosrijke omgeving en ook het leven in de stad wordt niet als hectisch ervaren, terwijl alle functies die een stad zou moeten hebben aanwezig zijn (Gemeente Enschede, 2009; Interview Post jr. makelaars, 2009).

Een keerzijde van het feit dat Enschede zich in de periferie van Nederland bevindt is op een andere manier zichtbaar. Het aantrekken van bedrijven van buiten de regio is om die reden voor Enschede in de afgelopen jaren een probleem gebleken (Interview KvK Oost Enschede). En wanneer er wel bedrijven investeren in Enschede blijkt vaak dat ze na enige tijd weer vertrekken, zoals bij Ericsson en Polaroid het geval was. Van enige verankering is nauwelijks sprake. Voor economische groei is Enschede dan ook aangewezen op de groei van bestaande (lokale)- en de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid (Interview Gemeente Enschede, 2009). Relatief veel bedrijvigheid in Enschede is gericht op Duitsland, waar een direct verband met de ligging van de stad nabij de Duitse grens zichtbaar is (Interview Post jr. makelaars, 2009).

Enschede en Tilburg hebben gemeen dat de relatieve ligging van beide steden in de loop der jaren sterk is verbeterd. De lokale economie heeft hier in beide steden van geprofiteerd. Aan het begin van de 19^e eeuw was de bereikbaarheid van Tilburg niet optimaal te noemen. Haar gunstige ligging ten opzichte van economische centra als Rotterdam, Antwerpen en Den Bosch kwam hierdoor niet volledig uit de verf. In 1863 werd dit enigszins verbeterd door de aanleg van de spoorlijn Breda-Tilburg, die in een later stadium op het landelijk spoornetwerk werd aangesloten. De komst van het Wilhelminakanaal (1923) werd als zeer belangrijk gezien voor de regionale economie. Via het kanaal werd de economische ontwikkeling van Tilburg op een belangrijke manier gestimuleerd (Pel, 2001). De inzet van het huidige lokaal economische beleid van gemeente Tilburg op logistieke activiteiten laat een direct verband zien met de ligging langs de west-oost as, aan de rijksweg A58. Tilburg herbergt dan ook een relatief grote werkgelegenheid in de vervoers- en transportsector. De oorsprong van Tilburg als logistiek knooppunt gaat terug tot de hoogtijdagen van de textielindustrie. De textiel werd naar Frankrijk gebracht en op de terugweg moest er lading meegebracht worden. Vanuit Frankrijk werd er op die manier veel wijn naar Tilburg vervoerd. In de huidige stad is dit nog steeds terug te zien aan de aanwezigheid van een aantal wijnbedrijven (Interview KvK Brabant, 2009).

In Enschede heeft zich een vergelijkbare ontwikkeling voorgedaan toen de stad met de aanleg van de A35 werd aangesloten op het rijkswegennetwerk. Daarnaast zorgde de aanleg van de Twentekanalen voor een betere bereikbaarheid over water (Interview KvK Oost Enschede, 2009). Deze ontwikkelingen hebben ervoor gezorgd dat de relatieve ligging van Enschede binnen Nederland sterk verbeterd werd.

5.3.2 Dienstensteden

Arnhem en Zwolle hebben in elk geval één overeenkomst die hun verleden als handelsstad verklaard: de ligging aan een belangrijke rivier. Zowel de ligging van Arnhem aan de Rijn als de ligging van Zwolle aan de IJssel heeft bijgedragen aan de economische ontwikkeling van beide steden. Daarnaast is het van grote invloed geweest op de ontwikkeling van de ruimtelijke structuur van de steden.

Wanneer de functie van beide steden in de omliggende regio wordt geanalyseerd, valt nog een overeenkomst op. Beide steden zijn provinciehoofdstad (Arnhem van Gelderland, Zwolle van Overijssel), maar beide steden zijn in economisch opzicht niet de belangrijkste steden van hun provincie. Naast het feit dat Nijmegen groter is en dicht bij Arnhem in de buurt ligt, is Nijmegen universiteitsstad (in tegenstelling tot Arnhem). Hetzelfde verhaal gaat op voor Enschede ten opzichte van Zwolle. Een groot verschil tussen beide steden is de grootte van het verzorgingsgebied. Het verzorgingsgebied van Arnhem is door de aanwezigheid van Nijmegen in de directe omgeving relatief beperkt. Dit heeft consequenties voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de verschillende sectoren. Er is namelijk wel sprake van een verschillend profiel. Arnhem is van oudsher echter een dienstenstad, en Nijmegen meer een industriestad, waardoor van concurrentie nooit echt sprake is geweest (Interview Gemeente Arnhem, 2009). Zwolle daarentegen is de grootste stad in een regio die zich uitstrekt van Lelystad in het westen tot Almelo in het oosten. De meeste plattelandsgemeenten in deze regio zijn voor veel voorzieningen aangewezen op Zwolle (zoals de rechtbank, detailhandel ziekenhuizen en diverse overheidsinstanties). Zo is Zwolle de belangrijkste stad voor een regio met een groot aantal inwoners (Interview KvK Oost-Zwolle, 2009). Door haar strategische ligging tussen de Randstad en Noord-Oost Nederland fungeert Zwolle als een logistiek knooppunt in deze regio (zie ook paragraaf 4.3) (Interview Gemeente Zwolle, 2009). Deze knooppuntfunctie van Zwolle is voor een groot deel te danken aan de aansluiting van de stad op de belangrijke rijksweg A28 in de jaren '50 van de vorige eeuw. De relatieve ligging van de stad verbeterde hiermee significant. Ook neemt Zwolle een knooppuntfunctie in op het Nederlandse spoor netwerk. Deze ontwikkelingen in combinatie met de sterke groei in de beroepsbevolking in de decennia erna, hebben Zwolle gemaakt tot interessant vestigingslocatie, met name voor bedrijven in de logistieke sector (zie figuur 5.2) (Ten Hove, 2005). Met de toekomstige verbinding via de Hanzelijn wordt de relatieve ligging van Zwolle ten opzichte van de Randstad andermaal verbeterd (Interview KvK Oost Zwolle, 2009).

Bereikbaarheid is ook een onderwerp dat Arnhem typeert als het gaat om de relatieve ligging van de stad. In paragraaf 5.2 is het belang van de ligging aan de rivier de Rijn voor de ontwikkeling van Arnhem al aan de orde gekomen. Ook wanneer het gaat over bereikbaarheid via het spoor speelt de stad al jarenlang een belangrijke rol. De spoorlijn Utrecht-Arnhem was namelijk een van de eerste van Nederland (Interview Voorhoeve Makelaars, 2009). De combinatie van haar ligging aan het spoor en de Rijn, alsmede dichtbij de Duitse grens maakte van Arnhem een tijdlang een belangrijke knooppunt voor transport en logistiek voor vervoer tussen de Randstad en het Duitse Ruhr gebied (Huetink, 1991). Inmiddels is hier geen sprake meer van (Van Meurs, 2004²). Dit komt terug in het feit dat er nauwelijks meer sprake is van een havenfunctie, terwijl er een minimale aanwezigheid van logistieke bedrijvigheid is (Interview Gemeente Arnhem, 2009).

Tenslotte kan gesteld worden dat de relatieve ligging van beide steden sterk is verbeterd als gevolg van de toegenomen snelheid van vervoer via water, spoor en weg.

Figuur 5.2: Distributiecentrum Albert Heijn te Zwolle



Bron: Sky Pictures Fotografie, 2010

5.4 (Inter)lokale instituties

Het DNA van de stad wordt voor een belangrijk deel gekenmerkt door de aanwezigheid en het optreden van politiek en bestuur. De politieke gezindheid van de bewoners van een stad komt terug in de samenstelling van de gemeenteraad, alsmede het college van B&W. Het lokale (economische) beleid dat in de afgelopen vijftig jaar is gevoerd, hangt in veel gevallen samen met de kleur van politiek en bestuur. Een kenmerk van het DNA van de stad dat hiermee samenhangt is de mate van samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven en tussen bedrijven onderling. In dit hoofdstuk is er daarnaast aandacht voor de invloed die verschillende instituties op het ontwikkelingspad van de verschillende steden hebben gehad.

5.4.1 Industriesteden

Zoals in paragraaf 5.2 aan de orde gekomen is, waren politiek en bestuur in Enschede lange tijd een zaak van de welgestelde klasse. De rijke fabriekseigenaren hadden een grote invloed in het gemeentebestuur. Onder invloed van de invoering van het kiesrecht veranderde dit. Tot ver in de 20^e eeuw kan Enschede met recht een 'rode' stad genoemd worden. Linkse partijen als de SDAP (later PvdA), SP en CP haalden vanaf het begin van de 20^e eeuw bij elke verkiezingen een grote meerderheid in de gemeenteraad (Haverkate et al., 1998). Hier is een duidelijk verband zichtbaar met het grote aantal fabrieksarbeiders in die tijd. Samen met de vakbonden kwamen de linkse partijen op voor de rechten van deze arbeiders. Dit kwam in de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw tot uitdrukking in verschillende beleidsinitiatieven slecht presterende textielbedrijven het hoofd boven water zouden moeten houden, zoals subsidies voor herinvesteringen. Alles was gericht op het behoud van de werkgelegenheid in de textielindustrie, terwijl in dit stadium aan herstructurering nog maar nauwelijks gedacht werd (noch op bedrijfsniveau, noch op bestuurlijk niveau) (Kokhuis, 1984).

Met de ineenstorting van de textielindustrie in Enschede, veranderden ook de politieke verhoudingen. Vanaf de jaren '70 heeft zich door de komst van een middenklasse (die voorheen ontbrak) een dienstensector ontwikkeld (Jansma et al., 1990). Dit had tot gevolg dat de VVD steeds meer aanhang kreeg in Enschede. Ook confessionele partijen als het CDA kregen gedurende de 20^e eeuw meer aanhangers. Aan het einde van de 20^e eeuw was (landelijke politieke trends daargelaten) de afkalving van de socialistische partijen een feit. Hiermee was het verdwijnen van de textielindustrie (grote verschillen tussen werkgever en werknemer) ook op politiek niveau een feit (Haverkate et al., 1998). Mede als gevolg van deze politieke ontwikkeling werd het belang van een diverse economische structuur alsmede regeneratie van de binnenstad steeds duidelijker voor de raad en het college. Revitalisering van de binnenstad en het aantrekken van externe bedrijvigheid zijn maatregelen die tekenend zijn voor de gedifferentieerdere samenstelling van het bestuur van de stad (Interview KvK Oost Twente, 2009).

De Enschedese praktijk laat zien dat de samenstelling van de raad en het college niet noodzakelijk gekoppeld hoeft te zijn aan een bepaalde richting in beleid. In Enschede is (ondanks de tanende populariteit van linkse partijen) in het afgelopen decennium sprake geweest van een rood college. Er is echter op een bijna rechtse manier doorgepakt en er zijn veel belangrijke zaken gerealiseerd in de stad (Interview Domijn, 2009).

Ondanks het feit dat Tilburg het industrieverleden met Enschede deelt, heeft de stad op politiek gebied niet dezelfde ontwikkeling doorgemaakt. In Tilburg was de Rooms-Katholieke Staatspartij (RKSP) en later de Katholieke Volkspartij (KVP) en CDA lang de belangrijkste politieke partij in Tilburg. Hiermee wordt het belang van de katholieke kerk in het dagelijks leven van veel Tilburgers andermaal onderstreept. Er bestond daarnaast ook verwevenheid met onderwijsinstellingen en ondernemersverenigingen (Vreeman, 2008). Echter, geheel in lijn met het eerder beschreven 'lokalisme', speelden lokale partijen ook een grote rol. De samenstelling van de kieslijsten van de partijen voor de gemeenteraad was in Tilburg dan ook altijd van groot belang. Deze groslijstverkiezingen waren in de decennia na WO II bijna nog belangrijker dan de gemeenteraadsverkiezingen zelf. In de eerste jaren na de oorlog werd deelname van socialisten aan het college nog niet getolereerd, hoewel haar aanhang groeiende was (Van Doremalen, 2001). College en raad werden in die tijd nog altijd gedomineerd door afgevaardigden van de fabrikantenfamilies. De belangen van de fabrikanten werden op deze manier nog altijd nadrukkelijker behartigd, dan die van andere lagen van de bevolking. In de jaren '60 en '70 werd de oude politieke cultuur van begunstiging die jarenlang aan de orde was geweest, steeds meer bekritiseerd in het kader van modernisering. Ook kregen andere partijen zoals de VVD meer aanhang in Tilburg vanaf de jaren '70. De afbrokkeling van de verzuilde samenleving had ook effect op het politieke bestel. Op dat moment stond de gemeenteraad en het college nog los van de samenleving. Meer zeggenschap volgde in de jaren daarna. Het vertrouwen van de bevolking in de lokale overheid was dan ook laag. Dit was terug te zien in de opkomst bij de gemeenteraadsverkiezingen na afschaffing van de stemplicht (1970). Na invoering van het Tilburgs Model, waarbij de gemeente bedrijfsmatig (en dus efficiënter gerund wordt, medio jaren '80 is het vertrouwen van de Tilburgers in de lokale politiek en het lokale bestuur weer toegenomen (Interview KvK Brabant, 2009).

Wanneer de politiek-bestuurlijke ontwikkelingen in beide steden in de afgelopen vijftig jaar beschouwd worden, kan gesteld worden dat er duidelijke veranderingen zijn opgetreden. Niet alleen in de samenstelling van de raad en het college, waar sprake is van een meer gedifferentieerd politiek landschap dan vijftig jaar geleden. Confessionele partijen in Tilburg hebben hun belang in de lokale politiek zien verminderen, net zoals de socialistische partijen in Enschede.

Ook in de positie van verschillende belanghebbende groepen in de stad is veranderd. Het feit dat de klassenstructuur nagenoeg volledig uit de samenleving van beide steden is verdwenen is terug te zien in de volksvertegenwoordiging van het bestuur. In Enschede is de textielelite volledig zijn bestuurlijke macht kwijtgeraakt, hetzelfde geldt voor de fabrikantenfamilies in Tilburg.

Op het gebied van lokale samenwerking kan gesteld worden dat deze tussen bewoners onderling en tussen ondernemers in Enschede in hoge mate aanwezig is. Dit komt mede voort uit de tijd van de textielcrisis waarin men elkaar hard nodig had (Interview Gemeente Zwolle, 2009; Dormans et al., 2003). In de laatste decennia van de vorige eeuw is er binnen de driehoek gemeentetechnische hogeschool-bedrijfsleven samengewerkt om de slecht presterende lokale economie te verbeteren. Dit heeft ondermeer geresulteerd in de realisatie van het Business & Science Park, waar afgestudeerden de gelegenheid wordt geboden een eigen bedrijf op te starten.

Hierbij functioneert Twente duidelijk als afgebakende regio, waarbinnen Enschede een centrale rol vervult. Zo heeft Twente de hoogste netwerkdichtheid van Nederland. Hierbij valt een verband te leggen met het zogenaamde 'noaberschap': wederzijdse bijstand in de Twentse boerengemeenschappen van vroeger. Het saamhorigheidsgevoel onder Twentse ondernemers is erg groot. Er is sprake van een zogenaamd ons-kent-ons gevoel welke zakelijke transacties bevordert. Een negatief effect hiervan is echter dat deze relaties conserverend werken. Men is voor een groot deel gericht op de groep mensen die men al kent. Buitenstaanders worden zo met argwaan bekeken en geweerd (Hospers, 2007). Een voorbeeld hiervan is dat men veel minder verbintenis voelt met de Provincie Overijssel, dan met de regio Twente. Als gevolg hiervan wordt provinciaal beleid met enige argwaan tegemoet getreden (Interview KvK Oost Twente, 2009). De regionale identiteit speelt een grote rol bij de onderlinge verbondenheid van ondernemers en bewoners (Interview KvK Oost Enschede, 2009). Dit komt terug in het feit dat Twente een aantal unieke symbolen heeft (vlag, taal, volkslied en streekproducten). Daarnaast zijn er verschillende regionale instituties aanwezig: Regio Twente, Twentsche Courant Tubantia, FC Twente, Industriële Kring Twente (zie figuur 5.3) en de Twentse exportsociëteit (Hospers, 2007) Enige contradictie ligt in het feit dat onder invloed van bovenstaande factoren het regionale bewustzijn duidelijk aanwezig is, maar dat dit nauwelijks naar buiten toe geuit wordt. Mede hierdoor heeft Enschede buiten Twente nog altijd te maken met een wat grauw imago (Interview Gemeente Enschede, 2009).

De Twentse situatie vertoont duidelijk overeenstemming met het economisch-geografische begrip lock-in (Boschma et al., 2002). Toch kan in het geval van de regio Twente ook geconstateerd worden dat het gezegde 'nood breekt wetten' op heeft getreden. Toen in de jaren '50 de nood hoog was in de textielindustrie, was de blik van de Twentse instituties juist wel naar buiten toe gericht. Een gezamenlijke lobby van Twentse ondernemers en de lokale overheid richting de rijksoverheid leidde namelijk tot de vestiging van de Technische Hogeschool in Enschede.

Figuur 5.3: Bijeenkomst Industriële Kring Twente



Bron: Industriële Kring Twente (2009)

Kenmerkend voor de ontwikkeling die de verschillende instituties in Tilburg hebben doorgemaakt is de rol die de textielfabrikanten speelden. Aan het begin van de jaren '60 hadden de textielfabrikanten nog altijd een belangrijke rol binnen verschillende organisaties. Zo kon de een Tilburgse textielfabrikant tevens lid van de gemeenteraad zijn, als secretaris van de voetbalvereniging als voorzitter de Tilburgse onderwijsraad. Op deze manier vervulde de Tilburgse elite verschillende rollen binnen de Tilburgse samenleving. Toen vanaf de jaren '60 de Tilburgse textielfabrieken één voor één hun deuren sloten, verminderde ook de invloed van de elite op andere delen van de Tilburgse samenleving (De Leeuw, 2001). De klassenstructuur verdween en verschillende instituties werden vanaf dat moment meer een weerspiegeling van de gehele Tilburgse bevolking (Pel, 2001) De noodzaak tot samenwerking op lokaal niveau kwam ook in Tilburg als gevolg van de textielcrisis al snel tot stand. Hierbij konden de Tilburgers terugvallen op de diverse netwerken die al in de stad aanwezig waren. Hierbij ging het bijvoorbeeld om relaties tussen overheid, bedrijfsleven, onderwijsinstellingen en het verenigingsleven.

Een verschil met Enschede is wel dat de lijnen van samenwerking al langer aanwezig waren in Tilburg. Er was sprake van een grote netwerkdictheid die als gevolg van de jarenlange invloed van de katholieke kerk tot stand was gekomen. Ondanks de secularisatie die vanaf de jaren '60 van de vorige eeuw intrad, bleven deze netwerken in stand (Vreeman, 2008). Er worden veel evenementen in de stad georganiseerd, waarbij het bedrijfsleven nadrukkelijk betrokken is en diverse Tilburgse netwerken ingezet worden. De Tilburgse relaties tussen overheid, bedrijfsleven en andere instituties worden gekenmerkt door korte lijnen en een grote benaderbaarheid van mensen op hoge posities. Bij de samenstelling en uitvoering van beleid gaat de gemeente dan ook 'bottom-up' te werk: in een vroeg stadium is er overleg met de verschillende betrokkenen. Tilburg was daarnaast één van de eerste Nederlandse steden met parkmanagement op de bedrijventerreinen (Interview Gemeente Tilburg, 2010). Daarbij kan Tilburg beschouwd worden als een echte werkstad, waar enig chauvinisme onder de bevolking aanwezig is. Echter, net als in Enschede uit men dat gevoel nauwelijks en kijkt men nog altijd in een bepaalde mate op tegen andere steden in de regio als Breda en Den Bosch (Interview KvK Brabant, 2009).

5.4.2 Dienstensteden

In tegenstelling tot Enschede en Tilburg stond Arnhem jarenlang bekend alsitaire stad. Hoewel dit in de tweede helft van de negentiende eeuw met de groei van de stad veranderde, was dit jarenlang niet zichtbaar in het gemeentebestuur van de stad, waar de elite lang haar invloed hield. Met de invoering van het algemeen kiesrecht (na WO I), werd de rol van deze kleine groep welgestelden geminimaliseerd (Van Meurs, 2004²). Logischerwijs was de samenstelling van de raad als gevolg van het grote aandeel welgestelden altijd erg liberaal geweest (Huetink, 1991). Bij de eerste 'echte verkiezingen' (in 1919) werden de SDAP en de RKSP de grootste fracties. Raad en college werden in de decennia hierna gedomineerd door deze twee partijen of hun 'opvolgers': PvdA en KVP. Vanaf de jaren '60 zou er sprake zijn van een grotere verdeeldheid binnen de raad en college wat betreft politieke opvattingen. Ook VVD en D'66 eisten bij iedere verkiezing een deel van de zetels op en confessionele partijen bundelden (zoals ook in de landelijke politiek) hun krachten. De PvdA bleef echter de belangrijkste partij in Arnhem. Vanaf de jaren '90 is de aanhang van de PvdA in Arnhem echter steeds kleiner geworden. Daarnaast verloor men het vertrouwen in de politiek, wat een voedingsbodemp was voor de opkomst van enkele lokale partijen (Van Meurs, 2004²). De Arnhemse politiek werd in eerste decennium van de 21^e eeuw gekenmerkt door een significante neergang van het CDA en de opkomst van de Socialistische Partij (Gemeente Arnhem, 2010¹).

Wanneer de politieke ontwikkelingen in Arnhem geanalyseerd worden, kan niet gesproken worden van een 'bolwerk' van bepaalde typische politieke opvattingen. Ook bij deze factor van het DNA van de stad past de typering 'verdeeld' of (wat positiever) 'van alles wat' nog het best bij Arnhem. Dit sluit aan bij de verdeeldheid die op fysiek niveau geschetst wordt in paragraaf 5.3. Ook in paragraaf 5.5 zal hier, met een andere invalshoek, aandacht voor zijn. Zowel de PvdA als de VVD heeft door de jaren heen een stabiele aanhang in de stad opgebouwd en daarnaast hebben allerlei andere partijen nog een significant aandeel in de gemeenteraad verworven.

Van een vergelijkbare situatie is sprake in Zwolle. Hoewel men dit vandaag de dag nog nauwelijks terug kan zien was Zwolle ruim een eeuw geleden de bakermat van het Nederlandse socialisme. In 1894 werd hier namelijk de SDAP (voorloper van de PvdA) opgericht. In de eerste decennia nadat de algemene kieswet werd ingevoerd (1917), bleef de SDAP (in overeenstemming met landelijke trends) dan ook de grootste partij in Zwolle. Als gevolg van de sterke verzuiling in de jaren '50 en '60 waren er in die jaren weinig verschuivingen in het politieke landschap van Zwolle. Vanaf de jaren '70 waren de confessionelen (verenigd in het CDA) tijdelijk de grootste partij in Zwolle. Vanaf eind jaren '80 is er net als in Arnhem verdeeldheid ontstaan in het politieke landschap van de stad. De traditioneel grote partijen PvdA en CDA slonken, terwijl partijen als VVD, SP en lokale partijen raadszetels naar zich toetrokken. Dit is in lijn met ontwikkelingen elders in Nederland (Ten Hove, 2005). Net als in Arnhem wordt het DNA van Zwolle dus niet getekend door een typische ontwikkeling in het politieke landschap.

Er kan gesteld worden dat het bedrijfsleven in Arnhem actief georganiseerd is. Via het Ondernemerscontact Arnhem en het Ondernemersfonds ontplooiën bedrijven allerlei activiteiten samen zoals parkmanagement en overleg met overheden. Het MKB speelt hierbij een belangrijke rol, daar het Arnhem ontbreekt aan veel grote bedrijven (Interview Gemeente Arnhem, 2009). Op het gebied van regionaal beleid werkt Arnhem veel samen met de gemeente Nijmegen. De twee gemeenten presenteren zichzelf naar het Rijk en andere regio's toe als Stadsregio

Arnhem-Nijmegen. Arnhem en Nijmegen zijn namelijk beide aangewezen als netwerksteden. Ook de city-marketing vindt plaats van de Stadsregio (Janssen, 2004). Ook op het gebied van kennis is de relatie met Nijmegen zichtbaar. De Hogeschool Arnhem-Nijmegen (HAN) herbergt ruim 28.000 leerlingen en 3000 medewerkers. Dit kennisinstituut heeft vestigingen in zowel Arnhem als Nijmegen. De HAN is ontstaan na de fusie van een aantal hogescholen in Arnhem en Nijmegen in 1996. De oorsprong ligt vlak na WO II. Als gevolg van initiatieven van het lokale bedrijfsleven (bijvoorbeeld bedrijven als Akzo en de Heidemaatschappij) werden in samenwerking met de gemeente hoger beroepsopleidingen opgezet. Hierbij lag de nadruk met name op techniek en economie (Mentink, 2004). Met de groei van de verschillende hogescholen, is ook het onderwijsaanbod verbreed. Naast de HAN beschikt Arnhem ook over de Hogeschool van de Kunsten, die met haar creatieve opleidingen Arnhem één van de belangrijkste Nederlandse steden op het gebied van vormgeving maakt (Interview Gemeente Arnhem, 2009).

Een opmerkelijk punt in dit kader vormen de pogingen die het Arnhemse stadsbestuur heeft gedaan om een technische hogeschool in de stad te vestigen. Men zag de komst van de technische hogeschool als belangrijke structurele aanvulling op het lokale bedrijfsleven. Arnhem verloor in 1953 de strijd van Eindhoven en in 1961 van Enschede (Mentink, 2004). Gezien de bepalende rol die beide (inmiddels) universiteiten in Eindhoven en Enschede op de economische en sociale ontwikkeling van de stad hebben gehad, vormt het mislopen van een technische hogeschool een belangrijk punt in het ontwikkelingspad van Arnhem.

Van omvangrijke publiek-private samenwerkingsverbanden is in Zwolle nooit echt sprake geweest. Het stadsbestuur heeft wat dat betreft altijd een vrij liberaal beleid gevoerd: voor bedrijfsleven en andere instellingen wordt het nodige gefaciliteerd, maar het leeuwendeel van de activiteiten wordt aan de betrokkenen zelf overgelaten (Interview Gemeente Zwolle, 2009). De Zwolse ondernemer is ook weinig gevoelig voor dit soort initiatieven, omdat het de stad eigenlijk altijd wel voor de wind is gegaan. De echte noodzaak om samen te werken heeft hier altijd ontbroken, in tegenstelling tot in Twente of Zuid-Limburg (Interview KvK Oost Zwolle, 2009). Op beleidsniveau is er weinig samenwerking tussen Zwolle en andere steden, om de eenvoudige reden dat er nauwelijks steden in de directe omgeving van Zwolle gelegen zijn (Interview Gemeente Zwolle, 2009).

Op het gebied van kennisinstellingen is al eerder gesteld dat het Zwolle ontbreekt aan een universiteit. Echter, synchroon aan de groei van de Zwolse bevolking vanaf de jaren '70 van de vorige eeuw, groeide het aantal studenten in het Zwolse hoger beroeps onderwijs. Dit resulteerde in de oprichting van de Christelijke Hogeschool Windesheim, waarin al deze opleidingen samengebracht werden. In de jaren daarna groeide de hogeschool uit tot een onderwijsinstelling met 18.000 leerlingen in 1600 werknemers (Gemeente Zwolle, 2009). Met de groei van de hogeschool is er een verbeterde aansluiting van allerlei kennisnetwerken op regionaal en nationaal niveau ontstaan. Recentelijk heeft de positie van Zwolle binnen deze kennisnetwerken een nieuwe impuls gekregen door de samenwerking van Windesheim met de Vrije Universiteit Amsterdam (Hogenkamp, 2009).

5.5 Samenleving

De structuur en kenmerken van de lokale samenleving is zeer bepalend voor het DNA van een stad. Allereerst geeft deze mentaliteit vorming aan de sfeer in de stad: hoe gaat met elkaar om en hoe is de houding ten opzichte van werkgever, overheid en buitenstaanders? Daarnaast is mentaliteit van belang in de zin van

arbeidsattitude. Hoe kijkt men tegen werken aan en in welke mate is er sprake van loyaliteit ten opzichte van werkgever en andere werknemers? In deze paragraaf zal dit voor Enschede, Tilburg, Arnhem en Zwolle uiteengezet worden. Daarnaast is er aandacht voor de belangrijkste kenmerken van de sociale structuur in deze steden.

5.5.1 Industriesteden

Voor de voormalig industriesteden Enschede en Tilburg kan wat betreft de mentaliteit van haar bewoners een verband worden gelegd met haar verleden als textielstad. Uiteraard moet in deze worden uitgekeken overmatig te generaliseren, maar er zijn wel degelijk overeenkomsten tussen beide steden te herkennen. Over het algemeen kan de doorsnee Enschedeër omschreven worden als een nuchter persoon die niet te hoog van de toren blaast. Opscheppen over en te koop lopen met eventuele bezittingen zit men hier niet in het bloed. Daarnaast wordt de Enschede werknemer als zeer loyaal gezien, zowel richting zijn werkgever als richting zijn collega's en meldt men zich relatief weinig ziek (Interview Post jr. makelaars, 2009). In Tilburg is er sprake van een vergelijkbare mentaliteit. Men blaast niet hoog van de toren, is bescheiden en heeft er moeite mee zichzelf op de borst te slaan. Daarom zal een Tilburger zijn eigen stad ook niet zo snel promoten bij anderen (Interview Kvk Brabant, 2009). Hier valt een verband te leggen met het verleden van Tilburg als textielstad. Vroeger werd namelijk al opgekeken tegen steden Breda en Den Bosch, waar sprake was van een bredere middenklasse (Pel, 2001). Dit is ook het geval in Enschede, waar de bescheidenheid van de bewoners terugkomt in een soort minderwaardigheidscomplex waarbij wordt opgekeken naar de Randstad (Interview Gemeente Enschede, 2009). Hierbij kan een verband worden gelegd met de positie van het arbeidersproletariaat tijdens het textieltijdperk. Destijds bestond er een groot klassenverschil tussen de fabriekseigenaren en de arbeiders. De arbeiders hadden in deze situatie weinig rechten als werknemer van het textielbedrijf. Dit zorgde tegelijkertijd voor zowel een saamhorigheid- als een minderwaardigheidsgevoel richting 'de grote vijand' in de vorm van de textielabrikanten (Wiegman, 1989).

Op een ander vlak is juist een groot verschil waar te nemen tussen Enschede en Tilburg. Al eerder is genoemd dat beide steden getekend zijn door de textielnijverheid. Een indirect effect van hoe de bedrijvigheid destijds was gestructureerd, heeft invloed op de mate waarin de bevolking van Enschede en Tilburg participeert in het lokale bedrijfsleven. In Enschede was er zoals gezegd sprake van machtige textielbaronnen, met daaronder het arbeidersproletariaat. Een middenklasse was nauwelijks aanwezig (Haverkate et al., 1998). In Tilburg waren er juist veel meer kleinere bedrijven en was er sprake van een zekere middenstand. Gevolg hiervan is geweest dat het ondernemerschap bij vele meer Tilburgers in de genen zit dan bij de bewoners van Enschede. De middenstand in Enschede moest na het textiel tijdperk helemaal opgebouwd worden (Interview Gemeente Enschede, 2009). Een gevolg hiervan is dat er in Tilburg veel meer initiatieven vanuit het bedrijfsleven en samenleving zelf ontplooid worden dan in Enschede. In Enschede is men, in lijn met de voormalige afhankelijkheid van de textielbaronnen, nog altijd in de veronderstelling dat er wel wat voor hen geregeld wordt (Interview Gemeente Enschede, 2009). Hierdoor is er in Enschede al jarenlang sprake van een groot deel van de beroepsbevolking dat laagopgeleid is en niet aan het arbeidsproces meedoet. De huizenprijs is daarbij laag in Enschede, waardoor de echte noodzaak om te gaan werken ontbreekt (Interview Kvk Oost Enschede, 2009). Dit probleem wordt van generatie op generatie overgegeven en veranderingen in deze structuur vinden maar langzaam plaats (Interview Domijn, 2009). Het deel van de bevolking dat onder de middenklasse kan worden geschaard is sinds de textielcrisis wel toegenomen, maar nog altijd

ondermaats vergeleken met ander steden (Interview Gemeente Enschede, 2009). Tilburg staat daarentegen bekend als een stad van doeners waarbij initiatieven, niet alleen uit het bedrijfsleven, maar ook vanuit de samenleving zelf ontplooid worden. Er wordt hier dus minder teruggegrepen op de omgeving. Het grote aandeel van het midden- en kleinbedrijf in de stad illustreert deze situatie (Interview Gemeente Tilburg, 2010). Dit is één van de belangrijkste redenen waarom de economische groei van Enschede al jaren achterloopt bij die van Tilburg (Gemeente Enschede, 2009).

Wanneer de hoogopgeleide beroepsbevolking in beide steden geanalyseerd wordt, kan gesteld worden dat door de groei van Saxion Hogeschool en de Universiteit Twente het aantal jonge, hoogopgeleide mensen in Enschede is toegenomen. Enschede kampt echter (net als Tilburg) met het probleem dat deze hoogopgeleiden moeilijk vast te houden zijn en de stad al snel na afstuderen verlaten (Interview KvK Oost Enschede, 2009). In Tilburg heeft dit voor een deel te maken met het feit dat er een mismatch bestaat met de arbeidsmarkt: er zijn veel banen in de industriële sector, maar de universiteit (figuur 5.4) produceert vooral afgestudeerden voor de dienstensector (Interview Gemeente Tilburg, 2010).

Figuur 5.4: Tilburg University



Bron: Tilburg University, 2010

5.5.2 Dienstensteden

Ook Arnhem en Zwolle kunnen op een unieke wijze worden getypeerd als het gaat om de sociale structuur van haar bewoners en hun mentaliteit. In Arnhem is hierbij gelijkenis te zien met de ruimtelijke structuur van de stad: er is sprake van een tweedeling. De bevolking van Arnhem kan worden omschreven als heel divers (Interview Volkshuisvesting Arnhem, 2009). Een gedeelte van de Arnhemse bevolking bevindt zich aan de onderkant van de sociale ladder, terwijl een ander gedeelte van de bevolking zich in de hogere sociale klassen bevindt (Interview Gemeente Arnhem, 2009). De oorsprong van deze situatie ligt in het verleden van Arnhem als elitaire stad, waarbij door de komst van rijke gepensioneerden naar de stad, de verschillen tussen arm en rijk groot zijn geworden (Huetink, 1991). Deze tweedeling is kenmerkend voor Arnhem en de stad vertoont hiermee gelijkenissen met Den Haag. Hierdoor is 'de Arnhemmer' nog moeilijker te karakteriseren dan dat in andere steden het geval zou zijn. De rijkere Arnhemmers worden omschreven als stijfjes, terughoudend, lastig om in

door te dringen, nuchter, kritisch en afwachtend. De armere Arnhemmers worden juist tegenovergesteld beschreven: het hart op de tong, veel zeuren en zaniken, open, eerlijk en duidelijk voor de eigen mening uitkomen (Dormans et al., 2003). Daarbij moet wel gesteld worden dat Arnhem een stad is geweest die altijd te maken heeft gehad met een hoge mate van import van bewoners (Interview Voorhoeve makelaars, 2009). Deze nieuwe mensen hebben voor een wat hardere en zakelijkere mentaliteit in de stad gezorgd. Op deze wijze doet de stad haar bijnaam 'meest oostelijke stad van het westen', eer aan (Interview Volkshuisvesting Arnhem, 2009).

Zwollenaren staan over het algemeen bekend als bescheiden mensen, die trots op hun stad zijn maar dit niet snel zullen laten merken (Interview SWZ, 2009). Daarnaast zit er een soort gelatenheid in het denken van de Zwollenaren, dat verband houdt met de historisch economische ontwikkeling van de stad. Het is men in Zwolle altijd wel redelijk voor de wind gegaan en heeft niet hoeven te vechten voor haar toekomst, in tegenstelling tot in Twente of Zuid-Limburg (Interview Kvk Oost-Zwolle, 2009). Daarnaast is er om deze reden ook sprake van een minder saamhorigheidsgevoel in vergelijking tot de genoemde regio's (Interview Gemeente Zwolle, 2009). Ondanks het feit dat Zwolle geen heel grote stad is, worden de individuele wijken toch gekenmerkt door verschillen in mentaliteit. Veel wijken die nu bij Zwolle horen, waren vroeger kleine dorpjes onder de rook van de stad. Dit gegeven heeft gezorgd voor verschillen in mentaliteit. Daarnaast hebben wijken als Stadshagen en Zwolle-Zuid te maken met veel import, wat een zakelijkere mentaliteit met zich meebrengt (Interview Schep makelaardij, 2009). Er kan dus gesteld worden dat zowel in Arnhem als in Zwolle nieuwe bewoners een mentaliteitsverandering veroorzaken.

De bevolkingsopbouw in Zwolle kan als gevarieerd en evenwichtig worden beschouwd (Ten Hove, 2005). Mede door de aanwezigheid van Hogeschool Windesheim en enkele ROC's woont er een significant aandeel jongeren/studenten in de stad (Gemeente Zwolle, 2009). Een ander kenmerk van de Zwolse bevolking is dat ze in grote mate maatschappelijk actief zijn. Dit komt tot uiting in de hoge participatiegraad van het verenigingsleven en het vrijwilligerswerk (Ten Hove, 2005). Daarbij vinden veel initiatieven plaats vanuit de bevolking richting de gemeente, bijvoorbeeld om verbeteringen in wijken te bewerkstelligen (Interview Schep makelaardij, 2009). Dit staat haaks op de in paragraaf 5.4 beschreven situatie op ondernemersniveau, waar nauwelijks samenwerking wordt gezocht. Tenslotte kan geteld worden dat de in 5.2 gememoreerde geuzennaam 'Blauwvingers' bijdraagt aan identiteitsversterking van de Zwollenaren. Van een gemeenschapsgevoel is onder de Zwollenaren dan ook zeker sprake (Interview Gemeente Zwolle, 2009).

5.6 Het DNA van de stad in relatie tot economische structuurveranderingen

Aan de hand van de in paragraaf 3.2 opgestelde indicatoren is in de voorgaande paragrafen het DNA van Enschede, Tilburg, Arnhem en Zwolle benoemd. De vraag is wat de verklaringskracht van het DNA van de stad nu werkelijk behelst.

De definiëring van het DNA van de stad is in de voorgaande paragrafen uiteengezet middels de indicatoren 'verhaal van de stad', 'ligging', '(inter)lokale instituties' en 'samenleving'. De onderzoeksresultaten wijzen uit dat niet elke indicator op dezelfde manier het DNA van de stad vormt. De indicator 'verhaal van de stad' beïnvloedt de indicatoren '(inter)lokale instituties' en 'samenleving' namelijk voor een belangrijk deel. De onderzoeksresultaten laten zien dat de economische ontwikkelingsgeschiedenis van de stad van invloed is op manier

waarop (inter)lokale instituties gestructureerd zijn. Een goed voorbeeld hiervan zijn de verschillende netwerken die aanwezig zijn in Twente (Enschede), welke zijn ontstaan uit een dringende noodzaak tot samenwerken als gevolg van de textielcrisis. Daarnaast heeft de economische ontwikkelingsgeschiedenis van een stad invloed op de sociale structuren en mentaliteit in steden. Zo heeft Enschede nog altijd te maken met een grote groep structureel werklozen, die erg moeilijk aan het werk komen. Van deze groep kan gesteld worden dat er een bepaalde mentaliteit ontbreekt om een nieuwe baan te vinden. De oorsprong hiervan ligt in het textielverleden van de stad, waar de textielbaronnen alles regelden voor hun arbeiders. Generaties later speelt deze opvatting bij een deel van de Enschedese bevolking nog altijd. Daarnaast heeft de groei van Arnhem voor een (sociale tweedeling) in de stad gezorgd. De verschillen tussen rijk en arm en tussen Arnhem-Noord en Arnhem-Zuid zijn direct en indirect zichtbaar. In Tilburg heeft de vroegere importantie van de katholieke kerk gezorgd voor een doenermentaliteit en een grote netwerkdichtheid in de stad.

Het verhaal van de stad heeft geen invloed op de indicator 'ligging', maar er is wel sprake van een verband dat andersom werkt. Uit de onderzoeksresultaten blijkt namelijk dat de ligging van steden de fysieke en economische ontwikkeling van de stad (verhaal van de stad) mede beïnvloed. Zo heeft Zwolle haar positie als logistiek knooppunt mede te danken aan haar ligging aan de IJssel. Daarnaast heeft Tilburg de groei van logistieke activiteiten in de afgelopen decennia te danken aan haar strategische ligging aan een aantal belangrijke vervoersassen.

Hierbij dient de kanttekening worden gemaakt dat het DNA van de stad niet als een statisch gegeven moet worden gezien. Er mag aangenomen worden dat het DNA van de stad Enschede honderd jaar geleden anders was opgebouwd dan nu het geval is. Er kan zo gesteld worden dat de hierboven beschreven elementen die het DNA vormen zelf aan verandering onderhevig zijn. Het DNA van de stad muteert zelf ook. Een voorbeeld hiervan is de relatieve ligging van de stad Zwolle. In 1950 zou dit een heel andere vorm geven aan het DNA van Zwolle als in 1980 (na de aanleg van de A28). Mutaties in het DNA van de stad vinden echter geleidelijk plaats en zijn daarmee zeer structureel van aard. De reden waarom er toch te spreken valt van een uniek DNA per individuele stad is het feit dat deze mutaties nooit op zichzelf staan. Ze komen voort uit kenmerkende factoren die gekoppeld kunnen worden aan de uniciteit van de stad. In dit kader valt er te spreken van een soort padafhankelijkheid in de mutaties van het DNA van de stad.

Nu de definiëring van het DNA van de stad helder is, is het relevant om na te gaan hoe dit DNA in werking treedt. Welke invloed heeft het DNA op economische aanpassingsprocessen in de geanalyseerde steden?

Allereerst dient vermeld te worden dat bij economische aanpassingsprocessen in twee elementen werkzaam zijn, namelijk:

- Aanpassingsvermogen
- Aanpassingsrichting

Het aanpassingsvermogen bepaalt de economische aanpassingsmogelijkheden van een stad. De mate van aanpassing dient raakvlakken te hebben met dit aanpassingsvermogen, maar wordt door een veelvoud van factoren beïnvloed. Dit onderzoek heeft duidelijk gemaakt dat het DNA van de stad zorgt voor een vergroting, dan wel verkleining van het aanpassingsvermogen van een stedelijke economie. In de steden waar sprake is geweest van een zogenaamd 'rupture' in haar ontwikkelingspad (Enschede en Tilburg) zijn duidelijkere aanwijzingen te vinden voor dit verband dan in de steden Arnhem en Zwolle, die niet te maken hebben gehad met een 'rupture'. Het is namelijk gebleken dat ten tijde van het textieltijdperk en de textielcrisis die hierop volgde, structurele elementen zijn overgebleven in beide steden, die het aanpassingsvermogen beïnvloeden.

Zo zorgt het DNA van Enschede ervoor dat groei van het aantal banen (en daarmee de economische groei) achterblijft in vergelijking met andere Nederlandse steden, als gevolg van een groep structureel werklozen in de stad. De oorzaak is tweeledig. Enerzijds sluiten de competenties van deze groep niet aan bij het huidige aanbod van banen in Enschede, anderzijds is deze groep weinig gericht op ondernemerschap. Deze zaken vinden hun oorsprong in het textieltijdperk. Het aanpassingsvermogen van de Enschedese economie wordt hierdoor beïnvloed. Daarnaast is het een voortvloeisel van het DNA van Enschede dat de stad in de afgelopen decennia een groeiende werkgelegenheid in het onderwijs heeft gekend. De afkalving van de textielindustrie zorgde namelijk voor de noodzaak tot de vestiging van de toenmalige Technische Hogeschool. Het aanpassingsvermogen van Enschede is hiermee verbreed: naast de werkgelegenheid in het onderwijs heeft de komst van de Technische Hogeschool in de daaropvolgende decennia mede voor een meer diverse economische structuur gezorgd.

Ook in Tilburg is er een relatie zichtbaar tussen het DNA van de stad en het aanpassingsvermogen van Tilburg. Onderdeel van het DNA van Tilburg vormt dat de competenties van een groot deel van de Tilburgse beroepsbevolking verband houden met productiewerk. Dit onderdeel van het DNA van Tilburg heeft er aan bijdragen dat er na hoge werkloosheid als gevolg van de textielcrisis, opnieuw een belangrijk aandeel van industriële werkgelegenheid is ontstaan in de stad. Toch is hier sprake van aanpassing, want het betreft hier werkzaamheden die inhoudelijk weinig verband meer houden met de vroegere textielindustrie. Gekoppeld aan dit verband is de invloed die het DNA van Tilburg op de ontwikkeling van het opleidingsniveau van de Tilburgse beroepsbevolking. Tilburg kent zoals gezegd een traditie van productiegerichte werkgelegenheid en dit is terug te zien in de relatief grote groep laagopgeleiden in de stad. Dit is van invloed op het aanpassingsvermogen van Tilburg, omdat de mogelijke groei van 'white collar' werkgelegenheid negatief kan beïnvloeden. Ook heeft het Tilburgse DNA invloed op het aanpassingsvermogen van de economie van deze stad in de vorm van de kenmerkende bedrijfstakken structuur. Tilburg wordt daarin namelijk gekenmerkt door een relatief groot aantal banen in de logistiek. Het belang van de aansluiting van de stad op de A58 is in de afgelopen vijftig jaar toegenomen, als gevolg waarvan deze werkgelegenheid mede tot stand is gekomen. Tenslotte heeft er mede als gevolg van het DNA van de stad aan het einde van de beschreven periode duidelijke economische groei plaatsgevonden in Tilburg. Er kan namelijk gesteld worden dat de specifieke bedrijfsgroottestructuur die na de neergang in de textielindustrie ontstaan is (significante groei midden- en kleinbedrijf) in combinatie met de aanwezige 'doenermentaliteit' de groei in werkgelegenheid mede heeft geïnitieerd.

Hoewel in de dienstesteden Arnhem en Zwolle in de afgelopen vijftig jaar geen 'rupture' heeft plaatsgevonden, kan er gesteld worden dat het DNA van beide steden bijgedragen heeft aan een bepaalde mate van padafhankelijkheid in hun economische ontwikkeling. Zo kan de relatief grote groep hoogopgeleiden in Arnhem voor een deel verklaard worden door het DNA van de stad. Arnhem is namelijk lange tijd een belangrijke woonplaats geweest voor welgestelden. Hier kan een verband worden gelegd met deze groep hoogopgeleiden. Daarbij heeft de 19^e eeuwse Arnhemse elite gezorgd voor een bijzondere verfraaiing van de stad door de aanleg van parken en bouw van herenhuizen. Een groot deel van deze elementen zijn nog altijd aanwezig in de stad en verhogen daarmee het woonklimaat van Arnhem, wat de komst van hoogopgeleiden van buitenaf positief beïnvloed. Een padafhankelijke ontwikkeling is hiermee duidelijk zichtbaar. Daarnaast kan de groei van de zorgsector in Arnhem deels verklaard worden via het DNA van de stad. De strategische ligging van Arnhem enerzijds in een dichtbevolkte regio, anderzijds in de groene omgeving van de Veluwezoom, heeft gezorgd voor een sterke groei van het aantal zorginstellingen in de afgelopen vijftig jaar.

In Zwolle is het grote aandeel van de logistiek in de werkgelegenheid te verklaren via het DNA van de stad. De ligging aan de IJssel en de latere aansluiting op het Nederlands spoor netwerk en de A28 hebben ervoor gezorgd dat de stad via verschillende vervoersmodaliteiten goed bereikbaar is. In de afgelopen vijftig jaar is haar bereikbaarheid over het spoor en de weg sterk verbeterd, wat gunstig is voor de logistieke bedrijvigheid. Er is hierdoor sprake van een zekere padafhankelijkheid in het logistieke aandeel in de Zwolse werkgelegenheid. Daarnaast kan gesteld worden dat het DNA van de stad van invloed is op de significante groei van het aantal banen in verschillende dienstverlenende bedrijfstakken als zorg, onderwijs en overheid. Door haar ligging als centrumstad in een omvangrijke regio, zijn een groot aantal mensen aangewezen op Zwolle voor allerlei voorzieningen. Met de groei van de stad vanaf de jaren '60 van de vorige eeuw is deze centrale positie in de regio alleen maar toegenomen, waardoor het aantal banen in de genoemde sectoren stelselmatig is gestegen.

Uit het bovenstaande is gebleken dat het DNA van de stad het aanpassingsvermogen van steden kan beïnvloeden. Zowel op positieve als op negatieve wijze.

De aanpassingsrichting van steden daarentegen hangt voor een groot deel samen met het beleid dat gevoerd wordt. De onderzoeksresultaten laten zien dat met name lokale overheden invloed hebben willen uitoefenen op de aanpassingen in de stedelijke economie. Uit het onderzoek blijkt dat dit niet in alle gevallen op een succesvolle manier uitpakt. In Tilburg heeft de lokale overheid ingezet op het creëren van banen in de productie en de logistiek, na het grote verlies van banen in de textielcrisis. Er kan gesteld worden dat dit beleid aansloot op het DNA van de stad. Mede dankzij deze inspanningen bevindt het werkloosheidspercentage zich op het Nederlands gemiddelde. In Enschede heeft men juist ingezet op het aantrekken van bedrijvigheid en banengroei in de zakelijke dienstverlening. Hier heeft dit beleid niet het gewenste succes gebracht. De aangetrokken bedrijvigheid raakte niet verankerd en vertrok relatief snel en de gecreëerde banen in de zakelijke dienstverlening hielpen de 'textielwerklozen' niet aan het werk. De competenties van deze laagopgeleide groep sloten niet aan bij waar behoefte aan is in deze bedrijfstak. Mede om deze redenen heeft Enschede nog altijd te maken met een relatief hoog werkgelegenheidspercentage. Hier kan uit afgeleid worden dat het aanpassingsvermogen van de Tilburgse economie groter is dan die van de Enschedese economie.

Zoals eerder gesteld, kenmerkt het ontwikkelingspad van Arnhem en Zwolle zich door een mate van continuïteit. De aanpassingsrichting die tot uiting is gekomen in het lokale beleid van deze steden, heeft zich vooral gekenmerkt door versterking van de bedrijfstakken, die aan het begin van de geanalyseerde periode al belangrijk voor de stad waren. Er is hier dus sprake van een padafhankelijk proces, waarbij voortgebouwd wordt op eerder ontwikkelingen in dezelfde richting.

Concluderend kan gesteld worden dat de relatie tussen de aanpassingsrichting en het succes van aanpassingen afhankelijk is van het aanpassingsvermogen van een stedelijke economie, welke op zijn beurt weer geworteld is in het DNA van de stad.

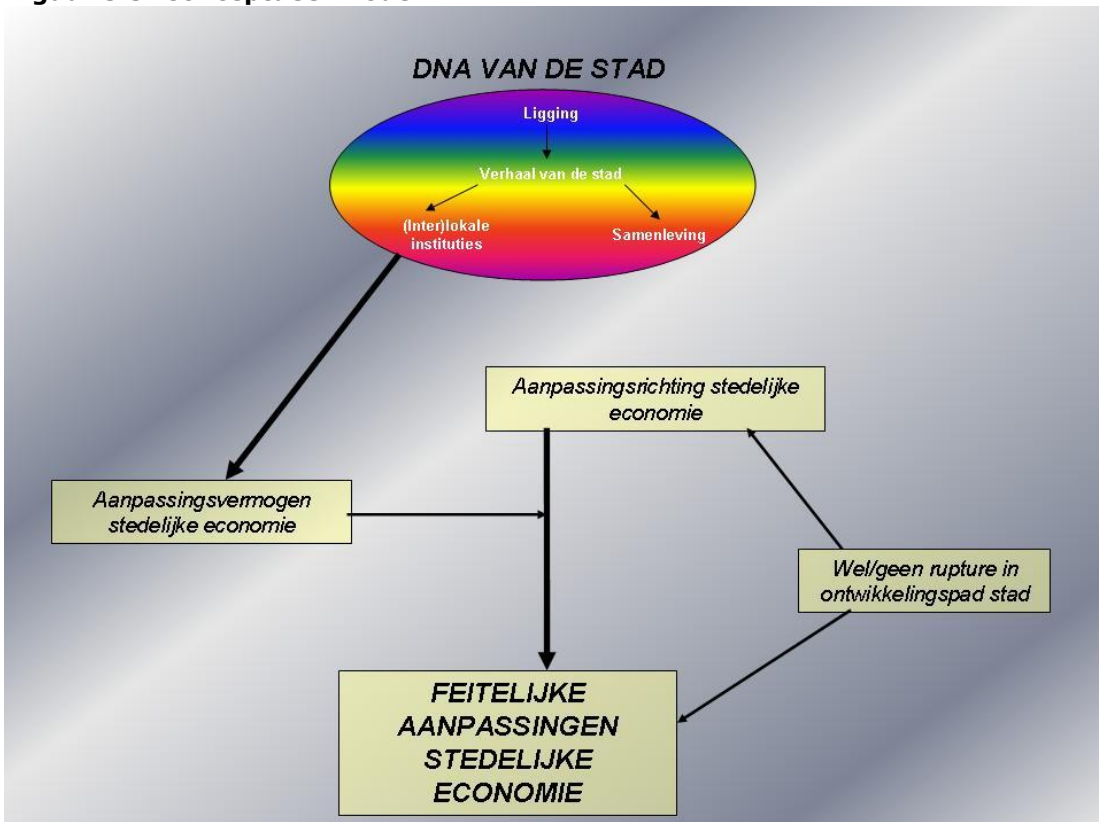
5.7 Conceptualisering van het onderzoek

Hoofdstuk 4 en hoofdstuk 5 hebben geleid tot een aantal belangrijke onderzoeksresultaten. Een passende afsluiting van deze twee hoofdstukken volgt nu in de vorm van de conceptualisering.

De hierboven uiteengezette onderzoeksresultaten hebben geleid tot het volgende conceptueel model dat is weergegeven figuur 5.5.

De onafhankelijke variabele binnen dit onderzoek wordt gevormd door het 'dna van de stad'. Deze variabele is opgebouwd uit vier elementen te weten ligging, verhaal van de stad, (inter)lokale instituties en samenleving. Uit het onderzoek is gebleken dat zowel (inter)lokale instituties als samenleving worden beïnvloed door het verhaal van de stad. Het verhaal van de stad wordt op haar beurt weer beïnvloed door de factor ligging. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het verhaal van de stad niet volledig wordt bepaald door haar ligging. Hetzelfde geldt voor (inter)lokale instituties en samenleving. Deze factoren worden zeker beïnvloed door het verhaal van de stad, maar niet volledig bepaald. Hierbij spelen ook andere factoren een rol, maar het past niet binnen de 'scope' van dit onderzoek deze mee te nemen in de analyse.

Figuur 5.5: Conceptueel model



Met dit onderzoek is aangetoond dat er een causale relatie bestaat tussen het DNA van de stad en het aanpassingsvermogen van een stedelijke economie. Hieruit blijkt dat het aanpassingsvermogen van elke stad unieke, onderscheidende elementen bevat. De afhankelijke variabele 'feitelijke aanpassingen stedelijke economie' wordt door twee andere onafhankelijke variabelen beïnvloed. Dit zijn: aanpassingsrichting stedelijke economie en het feit of een stad wel of niet te maken heeft gehad met een ruptuur in haar ontwikkelingspad. De aanpassingsrichting van de stedelijke economie is met name gestoeld op beleidsinitiatieven van nationale en lokale overheden, die de feitelijke aanpassingen (trachten) te beïnvloeden. Daarbij fungeert het aanpassingsvermogen als interactievariabele op het verband tussen aanpassingsrichting stedelijke economie en de feitelijke aanpassingen in de stedelijke economie. De manier waarop het aanpassingsvermogen van een stedelijke economie gestructureerd is, is namelijk van invloed op de mogelijke doorwerking van de aanpassingsrichting in de feitelijke aanpassingen. Tenslotte heeft het feit of het ontwikkelingspad van een stad gekenmerkt wordt door een zogenaamd ruptuur invloed op de aanpassingsrichting van een stedelijke economie. Een ruptuur kan namelijk aanleiding geven voor een significant andere aanpassingsrichting, dan zonder ruptuur het geval is. Daarnaast is er sprake van een direct verband tussen of een stad te maken heeft gehad met een ruptuur in haar ontwikkelingspad en de feitelijke aanpassingen die in die stedelijke economie hebben plaatsgevonden. Wanneer er geen ruptuur heeft plaatsgevonden, hebben de feitelijke aanpassingen zich veel geleidelijker voltrokken, dan wanneer er wel sprake was van een ruptuur in het ontwikkelingspad.

6. Conclusie

6.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is er aandacht geweest voor de theoretische onderbouwing van het onderzoek, gevolgd door een analyse van de aanpassingen in de economische structuur van de Enschede, Tilburg, Arnhem en Zwolle alsmede het DNA van deze steden. Dit hoofdstuk dient als afsluiting van het onderzoek, waarbij antwoord wordt gegeven op de in hoofdstuk 1 geformuleerde probleemstelling. Aansluitend worden enkele aanbevelingen gedaan, zowel ten behoeve van wetenschappelijke- als beleidsdoeleinden.

6.2 Beantwoording probleemstelling

De probleemstelling die in het kader van dit onderzoek is opgesteld luidt als volgt:

'In hoeverre bestaan er verschillen tussen de feitelijke aanpassingen in de economische structuur van steden met een overeenkomstige uitgangspositie, Enschede en Tilburg respectievelijk Arnhem en Zwolle en in welke mate zijn deze verschillen tussen steden te verklaren door het DNA van de stad?'

De vier cases die in het kader van dit onderzoek zijn geselecteerd, kunnen worden onderscheiden door een verschillende uitgangspositie in het jaar 1960. Enschede en Tilburg werden namelijk gekenmerkt door een significant aandeel industriële werkgelegenheid, waar Arnhem en Zwolle gekenmerkt werden door een significante werkgelegenheid in diensten. Om deze redenen zijn Enschede en Tilburg op voorhand gedefinieerd als industriesteden en Arnhem en Zwolle als dienstesteden.

Anno 2010 kan gesteld worden dat deze situatie enigszins is veranderd. In alle vier de steden heeft een omslag naar een diensteneconomie plaatsgevonden. De veranderingen in de economische structuur van Enschede en Tilburg zijn hierdoor groter te noemen dan die in Arnhem en Zwolle. Daarbij hebben de veranderingen in Enschede op een andere manier plaatsgevonden dan in Tilburg. Ook in Arnhem hebben ze op een andere manier plaatsgevonden dan in Zwolle. Hierdoor kan gesteld worden dat van industriesteden of dienstesteden zoals in 1960, anno 2010 geen sprake meer is. Alle steden hebben op dit moment een zeer diverse economische structuur.

In dit kader kan er gesteld worden dat met name de ontwikkelingspaden van Enschede en Tilburg zich kenmerken door aanpassing. De reden hiervoor is dat beide steden te maken hebben gehad met de textielcrisis die veel banen heeft gekost. Deze gebeurtenis kan gezien worden als een 'rupture' in de ontwikkelingspaden van beide steden. Omdat de economie in beide steden voornamelijk geënt was op de textielindustrie (en aanverwante industrieën), was er sprake van een economische ramp voor beide steden en was aanpassing een logisch gevolg. Deze aanpassing voltrok in Enschede mede onder invloed van de komst van de Technische Hogeschool in de richting van een ruimere werkgelegenheid in het onderwijs en de zakelijke dienstverlening. In Tilburg was sprake van een aanpassingsrichting die gekenmerkt werd door een focus op andersoortige productieactiviteiten (bijvoorbeeld elektronica) en vervoer. De ontwikkelingspaden van beide steden worden na de genoemde 'rupture' dan ook gekenmerkt door ongerelateerde variatie in economische activiteiten.

De ontwikkelingspaden van Arnhem en Zwolle kenmerken zich niet zozeer door aanpassing, maar door padafhankelijkheid. Er is hier sprake van 'branching': uit

het ontwikkelingspad kenmerkt zich door groei vanuit bestaande economische structuren. De omslag van een handelseconomie naar een diensteneconomie in Zwolle is in lijn met zo'n proces van 'branching'. De economische structuur van beide steden vertoont een grote mate van continuïteit, mede doordat deze steden niet te maken hebben gehad met een 'rupture'. De ontwikkelingspaden van Arnhem en Zwolle worden daarom gekenmerkt door een grote mate van gerelateerde variatie in economische activiteiten. Als gevolg hiervan kan gesteld worden dat het plaatsvinden van een 'rupture' van invloed is op de aanpassing binnen het ontwikkelingspad van een stad.

Een economisch-geografisch begrip dat samenhangt met deze thematiek is het DNA van de stad. Een wetenschappelijk onderbouwde definiëring van dit begrip ontbrak echter tot dusver. Op basis van de onderzoeksresultaten kan gesteld worden dat het DNA van de stad relevant is voor economisch-geografisch onderzoek, omdat het bijdraagt aan de verklaringskracht van verschillen tussen plaatsen en regio's. Dit DNA kan op de volgende manier gedefinieerd worden:

'Een combinatie van structurele kenmerken van een stad, die van invloed is op het aanpassingsvermogen van een stedelijke economie'

Deze structurele kenmerken zijn gebundeld in de indicatoren verhaal van de stad, ligging, (inter)lokale instituties en samenleving. Het DNA definieert elke stad op unieke wijze. Dit onderzoek toont aan dat het DNA van de stad het aanpassingsvermogen van een stedelijke economie beïnvloed. Dit kan zowel op een positieve manier (wanneer de aanpassingsrichting aansluit bij het DNA) of op een negatieve manier (wanneer de aanpassingsrichting niet aansluit bij het DNA). Het aanpassingsvermogen van een stedelijke economie is op deze manier van belangrijke invloed op het verband tussen de aanpassingsrichting van een stedelijke economie en de feitelijke aanpassingen die plaatsvinden.

Als gevolg hiervan kan gesteld worden dat de verschillen in de feitelijke aanpassingen die in de economische structuur van Enschede en Tilburg zijn opgetreden, worden verklaard door het DNA van de stad. Enschede heeft nog altijd te kampen met een relatief hoge werkloosheid. Het ontbreken van een bepaalde mate van ondernemerschap is hier mede debet aan. Het huidige aanbod van banen sluit daarbij te weinig aan bij de competenties van een deel van de Enschedese beroepsbevolking. In Tilburg hebben de feitelijke aanpassingen juist wel aangesloten bij het DNA van de stad. Activiteiten in de industrie en vervoer en logistiek sluiten aan bij de competenties van de aanwezige beroepsbevolking. Daarnaast kenmerkt de Tilburgse beroepsbevolking zich wel door een bepaalde mate van ondernemerschap, waardoor het midden- en kleinbedrijf na de textielcrisis relatief snel opgebouwd is. Er kan gesteld worden dat de zogenaamde 'absorptive capacity' van de Tilburgse beroepsbevolking groot is. Hieruit kan worden opgemaakt dat de aanpassingsrichting van Tilburg beter aansluit bij haar aanpassingsvermogen, dan dat in Enschede het geval is.

De aanpassingen in de economische structuur van Arnhem en Zwolle zijn veel minder omvangrijk te noemen. Wel kan gesteld worden dat deze aanpassingen een relatie hebben met het DNA van beide steden. De groei van Zwolle in de logistieke sector kan voor een belangrijk deel verklaard worden door haar strategische ligging en de hieraan gekoppelde goede bereikbaarheid. De groei van de zakelijke dienstverlening in Arnhem kan verklaard worden door haar geschiedenis als elite stad, met een grote deel van de beroepsbevolking dat hooggeleerd is.

Tenslotte kan worden geconcludeerd dat het DNA van de stad relevanter is als verklaringfactor voor opgetreden verschillen in de economische structuur van

steden die te maken hebben gehad met een 'rupture' dan steden waarbij sprake is geweest van continuïteit in het ontwikkelingspad.

6.3 Aanbevelingen

6.3.1 Inleiding

De resultaten van dit onderzoek geven aanleiding tot het doen van aanbevelingen met betrekking tot dit onderwerp. In deze paragraaf zal hier aandacht voor zijn. Allereerst zullen aanbevelingen met betrekking tot nader onderzoek uiteen worden gezet, gevolgd door aanbevelingen op het gebied van beleid.

6.3.2 Aanbevelingen voor nader onderzoek

Hoewel dit onderzoek enkele interessante conclusies heeft opgeleverd, valt te stellen dat nader onderzoek met betrekking tot deze thematiek noodzakelijk is. Het is gebleken dat het DNA van de stad een waardevolle insteek is om steden op hun uniciteit te onderscheiden. In dit kader zou het DNA van de stad daarom toegepast kunnen worden in regionaal-geografisch onderzoek. Wanneer de economisch-geografische literatuur aangaande regionale en stedelijke ontwikkelingspaden bestudeerd wordt, kan namelijk gesteld worden dat er slechts enkele wetenschappers zijn die dit onderwerp uitgebreid onderzocht hebben. Door het DNA van de stad bij deze thematiek te betrekken zullen de analyses aan verklaringskracht winnen.

Ook kan gesteld worden dat het vanuit wetenschappelijk oogpunt interessant is om het effect van het DNA van de stad op bedrijfstakniveau te analyseren. Op deze manier kan nagegaan worden of het DNA van de stad invloed heeft op de mogelijke groei van een bepaalde bedrijfstak. Hierbij dient meer aandacht te zijn voor specifieke bedrijfskenmerken en kenmerken van de beroepsbevolking. De tijd en mogelijkheden die voor dit onderzoek voorhanden waren, gaven geen ruimte om deze variant ook binnen dit onderzoek te implementeren.

Daarnaast had de auteur bij het uitvoeren van dit onderzoek te maken met een aantal beperkingen, vooral op het gebied van de beschikbaarheid van economische data. Hierdoor konden niet alle ontwikkelingspaden van de steden even nauwkeurig in kaart gebracht worden. Het verdient dan ook aanbeveling om bij toekomstig onderzoek met betrekking tot deze thematiek, een duidelijk beeld te krijgen van de beschikbare data voor de te analyseren steden. Op deze manier kunnen de te formuleren onderzoeksvragen hier op aangepast worden.

Mogelijke onderzoekshypothesen bij verder onderzoek naar dit onderwerp:

- Het DNA van de stad heeft op regionaal niveau invloed op de distributie van de werkgelegenheid.
- Het DNA van de stad zorgt voor verschillen in het economisch succes van bedrijfstakken in verschillende steden.

6.3.3 Beleidsaanbevelingen

Het is gebleken dat het belang van het DNA van de stad bij het opstellen van lokaal beleid steeds meer aandacht krijgt. Uit de gesprekken die ten behoeve van dit onderzoek zijn gevoerd met vertegenwoordigers van de geanalyseerde steden bleek dat zij zich allen herkenden in het belang van het DNA voor toekomstig beleid. Met name in Tilburg is men in dit kader zeer actief. Daarnaast konden alle respondenten zich tot op zekere hoogte een voorstelling maken van wat het DNA van hun stad nu eigenlijk behelst. Het is echter wel gebleken dat de verschillende elementen die de stad uniek zouden moeten maken, nogal subjectief benoemd werden door de respondenten. Nagenoeg elke respondent gebruikte zijn eigen

invalshoek. Een beleidsaanbeveling is in dit kader dan ook dat het DNA van elke stad op beknopte wijze wordt vastgelegd aan de hand van de in dit onderzoek opgestelde indicatoren. Op deze manier kan het DNA van de stad een bron vormen voor lokaal economisch beleid en city marketing.

Een andere beleidsaanbeveling is relevant bij de wijze waarop vanuit het rijk economisch beleid voor de steden wordt opgesteld. De vraag is namelijk in hoeverre in Den Haag rekening wordt gehouden met de DNA's van de individuele steden. Beleid zoals uiteengezet in 'Pieken in de Delta' lijkt hier niet volledig recht aan te doen. Aanbevolen wordt dan ook om ook vanuit nationaal economisch beleid, de uniciteit van lokale economieën recht aan te blijven doen.

Bibliografie

Literatuur

Arthur, W.B. (1988) Self-Reinforcing Mechanisms in Economics. In: P. Anderson, K. Arrow en D. Pines (red.) 'The economy as an evolving, complex system. Reading, MA: Addison-Wesley. Pp.: 9-31

Atzema, O., J. Lambooy, T. van Rietbergen en E. Wever (2002) Ruimtelijke Economische Dynamiek. Kijk op bedrijfslocatie en regionale ontwikkeling. 2^e druk. Bussum: Coutinho

Baarda, D.B., M.P.M. de Goede (2006) Basisboek methoden en technieken: handleiding voor het opzetten en uitvoeren van kwantitatief onderzoek. 4^e druk. Groningen: Wolters Noordhoff

Baart, T., T. Schaap (2007) Building Enschede. A city re-creates itself. Rotterdam: NAI uitgevers

Bassanini, A.P., G. Dosi (2001) When and how chance and human will can twist the arms of clio; an essay on path dependence in a world of irreversibilities. In: R. Garud en P. Karnøe (red.) (2001). Path Dependence and Creation. Londen: Lawrence Erlbaum, pp.: 41-68

Bathelt, H. & J.S. Boggs (2003) Toward a Reconceptualization of Regional Development Paths: Is Leipzig's Media Cluster a Continuation of or a Rupture with the Past? Economic Geography 79, nr. 3, pp.: 265-293

Beukelaer, J.F.Th. de, G.B. Janssen (1995) Een factor van wezenlijke betekenis. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Midden-Gelderland en de sociaal-economische ontwikkeling in haar regio 1845-1995. Aalten: Uitgeverij Fagus

Bertram, A. (2010) Welkomstwoord. In: M. Canoy (red.) Stads-DNA voor slimme steden. ECORYS Policy Brief no. 3, pp.: 7-8 [online]. [Geciteerd op 2 augustus 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via:
http://www.ecorys.com/seminars/dmdocuments/epb_no_3_stadsdna_digitaal.pdf

Bianchini, F (1993) Remaking European cities. The role of cultural policies. In: F. Bianchini & M. Parkinson (red.) Cultural Policy and Urban Regeneration. The West-European Experience. Manchester: Manchester University Press

Boelens, L. (2002) The Urban Connection. An actor-relational approach to urban planning. Rotterdam: 010 uitgevers

Boeren, P.C (1942) Het hart van Brabant. Schets eener economische geschiedenis van Tilburg, uitgegeven bij gelegenheid van het honderd-jarig bestaan der Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Tilburg en omgeving. Tilburg: Drukkerij Henri Bermans N.V.

Bontje, N., S. Musterd (2008) The multi-layered city: the value of old urban profiles. Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 99, nr. 2, pp.: 248-255

Boom, N. van, H. Mommaas (eds.) (2009) Transformation strategies for former industrial cities. Rotterdam: NAI Publishers

Boschma, R.A., K. Frenken, J.G. Lambooy (2002) Evolutionaire economie. Een inleiding. Bussum: Coutinho

Boschma, R.A. (2004) Competitiveness of regions from an evolutionary perspective. *Regional studies* 38, pp.: 1001-1014

Boschma, R.A. (2005) Proximity and Innovation: A critical assessment. *Regional studies* 39, nr.1, pp.: 61-74

Boschma, R.A. & K. Frenken (2009) Technological relatedness and regional branding. *Papers in Evolutionary Economic Geography* # 09.07 [online]. [Geciteerd op 22 oktober 2009]. Beschikbaar op het World Wide Web via: <http://econ.geo.uu.nl/peeg/peeg.html>

Castells, M. (1996) *The rise of the network society*. Oxford (GB): Blackwell

David, P.A. (1985) The economics of QWERTY. *American Economic Review (Papers and Proceedings)* 75, p.332-337

David, P.A. (1994) Why are institutions the 'carriers' of history? Path dependence and the evolution of conventions, organisations and institutions. *Structural change and economic development* 5, pp.: 205-220

Doremalen, H. van (2001¹) Van gezaggetrouwheid naar vraaggestuurd beleid (1945-2000). In: Gorisse, C. (2001) *Tilburg stad met een levend verleden. Geschiedenis vanaf de steentijd tot en met de twintigste eeuw*. Tilburg: Regionaal Historisch Centrum Tilburg. Pp.: 465-482

Doremalen, H. van (2001²) Van industrie naar dienstverlening. In: Gorisse, C. (2001) *Tilburg stad met een levend verleden. Geschiedenis vanaf de steentijd tot en met de twintigste eeuw*. Tilburg: Regionaal Historisch Centrum Tilburg. Pp.: 430-448

Dormans, S., H. van Houtum, A. Lagendijk (2003) *De verbeelding van de stad. De constructie van de stedelijke identiteit van Arnhem, Groningen, Maastricht en Tilburg* [online]. [Geciteerd op 14 oktober 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: www.nethur.nl/downloads/files/publicatie%2022.pdf

Economische Raad Enschede (1982) *Advies wijzigingen beleid gemeente Enschede*. Enschede: gemeente Enschede

ECORYS (2010) *Stads-DNA. Vind de talenten van uw stad* [online]. [Geciteerd op 22 oktober 2009]. Beschikbaar op het World Wide Web via: <http://www.ecorys.nl/regionale-en-stedelijke-ontwikkeling/stads-dna.html>

Florida, R. (1996) Regional Creative Destruction: Production organization, globalization, and the Economic Transformation of the Midwest. *Economic Geography* 72, Nr. 3, pp.: 314-334

Friedmann, J. (2002) *The prospect of cities*. Minneapolis: University of Minneapolis Press

Frenken, K., R.A. Boschma (2007) A theoretical framework for evolutionary economic geography: industrial dynamics and urban growth as a branching process. *Journal of Economic Geography* 7, pp.: 635-649

- Gaffard, J.-L. (2008) Innovation, competition and growth: Schumpeterian ideas within a Hicksian framework. *Journal of Evolutionary Economics* 18, pp.: 295-311
- Gemeente Arnhem (1996) Aan den arbeid. Actieplan economie en werk. Arnhem: Gemeente Arnhem
- Gemeente Arnhem (2004) Stand van de Arnhemse economie 2004. Kadernota economisch beleid 2003-2006. Arnhem: Dienst Stadsontwikkeling
- Gemeente Arnhem (2009) Statistisch Jaarboek 2009. Arnhem: Gemeente Arnhem
- Gemeente Arnhem (2010) Stadsmonitor 2010. Arnhem: Gemeente Arnhem
- Gemeente Arnhem (2010¹) Uitslagen verkiezingen gemeente Arnhem [online]. [Geciteerd op 22 oktober 2009]. Beschikbaar op het World Wide Web via: <http://arnhem.buurtmonitor.nl/>
- Gemeente Enschede (1960) Statistisch Jaarboek 1960. Enschede: Gemeente Enschede
- Gemeente Enschede (2009) De staat van de stad. Enschede anno 2009. Enschede: Gemeente Enschede
- Gemeente Tilburg (1967) Statistisch Jaarboek 1966. Tilburg: Gemeente Tilburg
- Gemeente Tilburg (1991) Staat van de bedrijvigheid 1991. Tilburg: Gemeente Tilburg
- Gemeente Zwolle (2009) Zwolle in cijfers 2008/2009. Jaarstatistiek. Zwolle: Gemeente Zwolle
- Gertler, M. (2005) Tacit knowledge, path dependency and local trajectories of growth. In G. Fuchs & P. Shapira (red.) *Rethinking Regional Innovation and Change. Path Dependency or Regional Breakthrough?* New York: Springer Verlag, pp.: 23-42
- Glaeser, E.L. (2005) Reinventing Boston: 1630-2003. *Journal of Economic Geography* 5. pp.: 119-153
- Gorisse, C. (2001) Tilburg stad met een levend verleden. Geschiedenis vanaf de steentijd tot en met de twintigste eeuw. Tilburg: Regionaal Historisch Centrum Tilburg
- Harris, N. (1997) Cities in a global economy: structural change and policy reactions. *Urban studies* 34, nr. 10, pp.: 1693-1703
- Hausner, V.A. (1987) Economic change and urban policy. In: *Hausner, V.A. (red.) Urban Economic Change. Five city studies.* Oxford: Clarendon Press. Pp.: 1-43
- Haverkate J., A. Roding, R. Roodhorst, E. Wevers (1998) Enschede zoals het was. Zwolle: Uitgeverij Waanders
- Heek, F. van (1937) Sociale gevolgen van de economische crisis en depressie in Enschede (1929-1937). Amsterdam: N.V. Drukkerij 't Koggeschip'

Helder, E. (2010) Evolutie van de stedelijke economie. In: M. Canoy (red.) Stads-DNA voor slimme steden. ECORYS Policy Brief no. 3, pp.: 11-13 [online]. [Geciteerd op 2 augustus 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: http://www.ecorys.com/seminars/dmdocuments/epb_no_3_stadsdna_digitaal.pdf

Hirsch, P.M., J.J. Gillespie (2001) Unpacking path dependence: differential valuations accorded history across disciplines. In: R. Garud en P. Karnøe (red.) (2001). Path Dependence and Creation. Londen: Lawrence Erlbaum, pp.: 69-90

Hodgson, G.M. (1999) Evolution and Economics. On evolutionary economics and the evolution of economics. Cheltenham: Edward Elgar

Hogenkamp, D. (2009) Zwolle, tijd van verandering. Zaltbommel: Aprilis

Hospers, G.J. (2007) Trots, trend en traditie: beschouwingen over Twente. Hengelo/Venlo: NV Uitgeverij Smit van 1876

Hospers, G.J. (2009) Het DNA van de stad. Bijeenkomst city-marketing Apeldoorn [online]. [Geciteerd op 22 maart 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: http://www.apeldoorn.nl/data/TER/docs/bezoek/citymarketing/presentatie_hospers_090930.pdfhttp://www.apeldoorn.nl/data/TER/docs/bezoek/citymarketing/presentatie_hospers_090930.pdf

Hove, J. ten (2005) Geschiedenis van Zwolle. Zwolle: Waanders uitgeverij

Huetink, W.M.M. (1991) Arnhem, Haagje van het Oosten. Utrecht: Matrijs

Jansma, K., L. Jansma, M. Schroor (1990) Tweeduizend jaar geschiedenis van Overijssel. Leeuwarden: Uitgeverij Inter-Combi van Seijen

Janssen, G.B. (2004) Middelen van bestaan. In: Meurs, M.H. van, A. Juch, J.G. de Klerck, G. J. Mentink, F.R. Ranft, C. Seebach, R. L. Schuursma (2004). Arnhem in de twintigste eeuw. Utrecht: Uitgeverij Matrijs. Pp: 108-143

Kenney, M., U. von Burg (2001) Paths and regions: the creation and growth of Silicon Valley. In R. Garud & P. Karnoe (red.) Path dependence and creation. Londen: Lawrence Erlbaum, pp.: 127-148

Keuning, H.J. (1955) Mozaïk der functies. Proeve van een regionale landbeschrijving van Nederland op historisch- en economisch-geografische grondslag. Groningen: Regio-Project Uitgevers

Kokhuis, G.J.I. (1984) Historie van Enschede. Hengelo: Twents-Gelderse uitgeverij Witkam b.v.

Kruidhof, W., G. Rienstra, J. de Koning (2010) Herken de talenten van de stad. In: M. Canoy (red.) Stads-DNA voor slimme steden. ECORYS Policy Brief no. 3, pp.: 4-6 [online]. [Geciteerd op 2 augustus 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: http://www.ecorys.com/seminars/dmdocuments/epb_no_3_stadsdna_digitaal.pdf

Lavooij, W.H. (2004) De stedelijke ontwikkeling. In: Meurs, M.H. van, A. Juch, J.G. de Klerck, G. J. Mentink, F.R. Ranft, C. Seebach, R. L. Schuursma (2004). Arnhem in de twintigste eeuw. Utrecht: Uitgeverij Matrijs. Pp: 14-51

Liebowitz, S.J., S.E. Margolis (1995) Path dependence, 'lock-in' and history. Journal of Law, Economics and Organization 11, pp.: 205-226.

Lieshout, M. van (1984) Op weg naar de toekomst. Een analyse van de ontwikkeling van de industrie in de gemeente Arnhem en een eerste aanzet tot het opstellen van een sociaal-economisch beleid. Nijmegen: Planologisch Instituut Katholieke Universiteit Nijmegen

Levin-Waldman, O.M. (2009) Urban path dependency theory and the living wage: were cities that passed ordinances destined to do so? *Journal of Socio-Economics*, pp.: 672-683

Lundén, T., D. Zalamans (2001) Local co-operation, ethnic diversity and state territoriality – the case of Haparanda and Tornio on the Sweden-Finland border. *GeoJournal* 54. pp.: 33-42

Martin, R. L. (2006) Pfadabhängigkeit und die ökonomische Landschaft. In C. Berndt en J. Glückler (eds) *Denkanstöße zu einer anderen Geographie der Ökonomie*. Bielefeld: Bielefeld University Press.

Martin, R. & P. Sunley (2006) Path dependence and regional economic evolution. *Journal of Economic Geography* 6. pp.: 395-437

Martin, R., J. Simmie (2008) Path dependence and local innovation systems in city-regions. *Innovation: management, policy and practice* 10, nr. 2-3, pp.: 183-196

Martin, R. (2009) Rethinking Regional Path Dependence: Beyond Lock-in to Evolution. *Papers in Economic Geography* #09.10 [online]. [Geciteerd op 22 oktober 2009]. Beschikbaar op het World Wide Web via: <http://econ.geo.uu.nl/peeg/peeg.html>

Mentink, G.J. (2004) Onderwijs. In: Meurs, M.H. van, A. Juch, J.G. de Klerck, G. J. Mentink, F.R. Ranft, C. Seebach, R. L. Schuurisma (2004). *Arnhem in de twintigste eeuw*. Utrecht: Uitgeverij Matrijs. Pp.: 230-267

Meurs, M.H. van (2004¹) Verkeer en vervoer na 1945. In: Meurs, M.H. van, A. Juch, J.G. de Klerck, G. J. Mentink, F.R. Ranft, C. Seebach, R. L. Schuurisma (2004). *Arnhem in de twintigste eeuw*. Utrecht: Uitgeverij Matrijs. Pp: 176-189

Meurs, M.H. van (2004²) Honderd jaar gemeentebestuur. In: Meurs, M.H. van, A. Juch, J.G. de Klerck, G. J. Mentink, F.R. Ranft, C. Seebach, R. L. Schuurisma (2004). *Arnhem in de twintigste eeuw*. Utrecht: Uitgeverij Matrijs. Pp: 176-189

Molotch, H., W. Freudenburg & K.E. Paulsen (2000) History Repeats Itself, but How? *City Character, Urban Tradition, and the Accomplishment of Place*. *American Sociological Review* 65, pp. 791–823.

Nelson, R.R. & S.G. Winter (1977) *Schuursma (2004)*. *Arnhem in de twintigste eeuw*. Utrecht: Uitgeverij Matrijs. Pp: 176-189

Molotch, H., W. Freudenburg & K.E. Paulsen (2000) History Repeats Itself, but How? *City Character, Urban Tradition, and the Accomplishment of Place*. *American Sociological Review* 65, pp. 791–823.

Nelson, R.R. & S.G. Winter (1977) In search for a useful theory of innovation. *Research Policy* 6, pp.: 36-76

Nelson, R.R. & S.G. Winter (1982) An evolutionary theory of economic change.

Cambridge: Harvard University Press

NEI/NL/magazine/het-dna-van-deventer/"

<http://www.nlstreets.nl/NL/magazine/het-dna-van-deventer/>

) chuursma (2004). Arnhem in de twintigste eeuw. Utrecht: Uitgeverij Matrijs. Pp: 176-189

Molotch, H., W. Freudenburg & K.E. Paulsen (2000) History Repeats Itself, but How? City Character, Urban Tradition, and the Accomplishment of Place. *American Sociological Review* 65, pp. 7??-823.

Nelson, R.R. & S.G. Winter (1977) In search for a useful theory of innovation. Research Policy 6, pp.: 36-76

Nelson, R.R. & S.G. Winter (1982) An evolutionary theory of economic change. Cambridge: Harvard University Press

NEI/NL/magazine/het-dna-van-deventer/"

<http://www.nlstreets.nl/NL/magazine/het-dna-van-deventer/>

) chuursma (2004). Arnhem in de twintigste eeuw. Utrecht: Uitgeverij Matrijs. Pp: 176-189

Molotch, H., W. Freudenburg & K.E. Paulsen (2000) History Repeats Itself, but How? City Character, Urban Tradition, and the Accomplishment of Place. *American Sociological Review* 65, pp. 7??-823.

Nelson, R.R. & S.G. Winter (1977) In search for a useful theory of innovation. Research Policy 6, pp.: 36-76

Nelson, R.R. & S.G. Winter (1982) An evolutionary theory of economic change. Cambridge: Harvard University Press

NEI/NL/magazine/het-dna-van-deventer/"

<http://www.nlstreets.nl/NL/magazine/het-dna-van-deventer/>

ion. Research Policy 6, pp.: 36-76

Nelson, R.R. & S.G. Winter (1982) An evolutionary theory of economic change. Cambridge: Harvard University Press

NEI/NL/magazine/het-dna-van-deventer/"

<http://www.nlstreets.nl/NL/magazine/het-dna-van-deventer/>

on. Research Policy 6, pp.: 36-76

Nelson, R.R. & S.G. Winter (1982) An evolutionary theory of economic change. Cambridge: Harvard University Press

NEI/NL/magazine/het-dna-van-deventer/"

<http://www.nlstreets.nl/NL/magazine/het-dna-van-deventer/>

North, D.C. (1990) Institutions, institutional change and economic performance. Cambridge: Cambridge University Press

Oord, A. van (2001) Rooms en Tilburgs. In: Gorisse, C. (2001) Tilburg stad met een levend verleden. Geschiedenis vanaf de steentijd tot en met de twintigste eeuw. Tilburg: Regionaal Historisch Centrum Tilburg. Pp.: 219-266

Ottens, H.F.L., M. de Smidt (1973) Industriële geografie van Nederland. Utrecht: Geografisch Instituut Utrecht

Page, S.E. (2006) Path dependence. Quarterly Journal of Political Science 1, pp.: 87-115

Pel, H. (2001) Het was meer dan textiel alleen. In: Gorisse, C. (2001) Tilburg stad met een levend verleden. Geschiedenis vanaf de steentijd tot en met de twintigste eeuw. Tilburg: Regionaal Historisch Centrum Tilburg. Pp.: 267-324

Platow, M.J., R. Shave (1995) Social value orientations and the expression of achievement motivation. The Journal of Social Psychology 135, nr. 1. pp.: 71-81

Plushnick-Masti, R. (2009) Pittsburgh reinvents itself through green economy [online]. [Geciteerd op 14 oktober 2009] Beschikbaar op het World Wide Web via: <http://www.seniorark.com/Misc%20Articles/Pittsburgh%20-%20Green%20Economy.htm>

Provincie Gelderland (1990) Economie en werkgelegenheid. Sociaal-economisch beleid 1991-1995. Arnhem: Gedeputeerde Staten van Gelderland

Quatraro, F. (2009) Innovation, structural change and productivity growth: evidence from Italian regions, 1980-2003. Cambridge Journal of Economics 33 pp.: 1001-1022

Rabobank (2010) De kracht van Arnhem [online]. [Geciteerd op 16 november 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: overons.rabobank.com/.../DeKrachtvanArnhem-rapport-201009_tcm64-127191.pdf

Regionaal Economisch Onderzoek (REO) – regio Arnhem (1982) De economie van de regio Arnhem. Conclusies uit onderzoek en suggesties voor beleid. Arnhem: REO – regio Arnhem

Rotterdamse Raad voor Kunst en Cultuur (RRKC) (2010) Rotterdam 2010 visie op kunst en cultuur 'het DNA van de stad'. [online]. [Geciteerd op 15 juni 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: <http://www.bds.rotterdam.nl/dsc?c=getobject&s=obj&!sessionid=1DecGa59bo5!z8ZWno7p!8nlb9oWMdxXGAuyBPekM35YuUCWRV1zyOvofxaqyo3h&objectid=214064&!dsname=bsd2i>

Sassen, S. (2001) The global city: New York, London, Tokyo. Princeton: Princeton University Press

Schumpeter, J.A. (1942) Capitalism, socialism and democracy. New York: Harper & Row. 1996 reprint, Kent: George Allen & Unwin

Schumpeter, J.A. (1961) The Theory of Economic Development. Oxford: Oxford University Press

Simmie, J., J. Carpenter, A. Chadwick, R. Martin (2008) History matters. Unlocking innovations in British cities and regions [online]. [Geciteerd op 8 maart 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: <http://www.brookes.ac.uk/schools/be/staff/resources/simmie/History%20Matters%20Path%20dependence%20and%20Innovation%20in%20British%20City%20regions.pdf>

Smet, P. (2009) Gezamenlijk DNA van Amsterdam en New York [online]. [Geciteerd op 16 juni 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: http://static.rnw.nl/migratie/www.wereldomroep.nl/actua/nl/amsterdam_newyor_k090129-redirected

Stichting Wetenschappelijke Atlas van Nederland (1966) Atlas van Nederland. 's-Gravenhage: Staatsuitgeverij- Uitgeverijbedrijf

Stuurgroep Economie Twente (1968) Focus op Twente. Bijdrage aan de heroriëntering van regionaal-economisch beleid 1969. Enschede: Gemeente Enschede

Tilburg University (2010) Campus Tilburg University [online]. [Geciteerd op 29 september 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: <http://www.tilburguniversity.nl/faculties/feb/organisation/dept/mar/>

Verenigde Naties (2006) World Urbanization Prospects. The 2005 Review [online]. [Geciteerd op 16 juli 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: <http://www.un.org/esa/population/publications/WUP2005/2005WUPHighlightsFinalReport.pdf>

Vreeman, R. (2008) Het verhaal van de stad. Over strategievorming in industriesteden. Tilburg: BAZN, de bestuursacademie

Webster, F. (2001) Re-inventing place. Birmingham as an information city? City 5, nr. 1, pp.: 27-46

Wiegman, T. (1989) Kleine historie van Enschede. Hengelo: Uitgeverij Broekhuis

Yasar, M., R.M. Rejesus & I. Mintemur (2004) Is there evidence of creative destruction in the Turkish manufacturing sector? Lessons from a cross-industry analysis of aggregate productivity growth. Applied Economics 36, pp.: 1937-1945

Zeiler, F.D. (1990) Uit Zwolle's geschiedenis. Zwolle: Provinciaal Overijssels Museum

Interviews

Interview Domijn, gehouden op 2 december 2009, met R. Kalsbeek

Interview Gemeente Arnhem, gehouden op 4 december 2009 met G. Haenen

Interview Gemeente Enschede, gehouden op 7 december 2009 met E. Immerzeel en D. de Jong

Interview Gemeente Tilburg, gehouden op 13 januari 2010 met E. Lichtenberg

Interview Gemeente Zwolle, gehouden op 1 december 2009 met R. van Oosterhout

Interview KvK Brabant, gehouden op 30 november 2009 met A. Walda

Interview KvK Centraal-Gelderland, gehouden op 4 december 2009 met P. Belo

Interview KvK Oost Enschede, gehouden op 2 december 2009 met T. Ten Vergert

Interview KvK Oost Zwolle, gehouden op 1 december 2009 met K. Korterink

Interview Post jr. Makelaars, gehouden 14 december 2009 met A. Post jr.

Interview Schep Makelaardij, gehouden op 1 december 2009 met M. ten Brinke

Interview SWZ, gehouden op 14 december 2009 met E. Veenstra

Interview TBV Wonen, gehouden op 30 november 2009 met J. van der Meulen

Interview Van de Water Groep, gehouden op 13 januari 2010 met P. Hulskes

Interview Volkshuisvesting Arnhem, gehouden op 4 december 2009 met B. Kessels

Interview Voorhoeve Makelaars, gehouden op 4 december 2009 met J. Voorhoeve

Gebruikte figuren

- Voorpagina (van links naar rechts van boven naar onder)

Gemeente Enschede (2010) Enschede [online]. [Geciteerd op 14 november 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: <http://www.enschede-stad.nl/forum/viewtopic.php?f=5&t=116>

Mastwijk, J. (2010) Tilburg [online]. [Geciteerd op 14 november 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: <http://www.janmastwijk.nl/images/upload/tilburg1.jpg>

Council of Europe (2010) Arnhem [online]. [Geciteerd op 14 november 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: http://assembly.coe.int/Committee/ENA/EuropaPrize/50thAnniversary/img/41_Arnhem.jpg

Kanoroutes (2010) Zwolle [online]. [Geciteerd op 14 november 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: <http://www.kanoroutes.nl/images/Zwolle6.jpg>

- Hoofdstuk 5

Arneym (2010) Witte villa [online]. [Geciteerd op 4 september 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: <http://www.arneym.nl/sonsbeekzypendaal/wittevilla/index.html>

Industriële Kring Twente (2009) Bijeenkomst op de Business Meeting Twente. [online]. [Geciteerd op 3 oktober 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: <http://www.ikt.nl/>

Sky Pictures Fotografie (2010) Luchtopname distributiecentrum Albert Heijn te Zwolle [online]. [Geciteerd op 23 september 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: <http://www.skypictures.nl/index.php?foto=68>

Tilburg University (2010) Campus Tilburg University [online]. [Geciteerd op 29 september 2010]. Beschikbaar op het World Wide Web via: <http://www.tilburguniversity.nl/faculties/feb/organisation/dept/mar/>

Bijlagen

Bijlage 1: Standaard Beroeps Indeling 2008

A Landbouw, bosbouw en visserij

- 01 Landbouw, jacht en dienstverlening voor de landbouw en jacht
- 02 Bosbouw, exploitatie van bossen en dienstverlening voor de bosbouw

B Winning van delfstoffen

- 06 Winning van aardolie en aardgas
- 08 Winning van delfstoffen (geen olie en gas)
- 09 Dienstverlening voor de winning van delfstoffen

C Industrie

- 10 Vervaardiging van voedingsmiddelen
- 11 Vervaardiging van dranken
- 12 Vervaardiging van tabaksproducten
- 13 Vervaardiging van textiel
- 14 Vervaardiging van kleding
- 15 Vervaardiging van leer; lederwaren en schoenen
- 16 Primaire houtbewerking en vervaardiging van artikelen van hout, Kurk, riet en vlechtwerk (geen meubels)
- 17 Vervaardiging van papier, karton en papier- en kartonwaren
- 18 Drukkerijen, reproductie van opgenomen media
- 19 Vervaardiging van cokesovenproducten en aardolieverwerking
- 20 Vervaardiging van chemische producten
- 21 Vervaardiging van farmaceutische grondstoffen en producten
- 22 Vervaardiging van producten van rubber en kunststof
- 23 Vervaardiging van overige niet-metaalhoudende minerale producten
- 24 Vervaardiging van metalen in primaire vorm
- 25 Vervaardiging van producten van metaal (geen machines en apparaten)
- 26 Vervaardiging van computers en van elektronische en optische apparatuur
- 27 Vervaardiging van elektrische apparatuur
- 28 Vervaardiging van overige machines en apparaten
- 29 Vervaardiging van auto's aanhangwagens en opleggers
- 30 Vervaardiging van overige transportmiddelen
- 31 Vervaardiging van meubels
- 32 Vervaardiging van overige goederen
- 33 Reparatie en installatie van machines en apparaten

D Productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas, stoom en gekoelde lucht

- 35 Productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas, stoom en gekoelde lucht

E Winning en distributie van water; afval- en afvalwaterbeheer en sanering

- 36 Winning en distributie van water
- 37 Afvalwaterinzameling en -behandeling
- 38 Afvalinzameling- en behandeling; voorbereiding tot recycling
- 39 Sanering en overig afvalbeheer

- F Bouwnijverheid**
41 Algemene burgerlijke en utiliteitsbouw en projectontwikkeling
42 Grond-, water- en wegenbouw (geen grondverzet)
43 Gespecialiseerde werkzaamheden in de bouw
- G Groot- en detailhandel; reparatie van auto's**
45 Handel in en reparatie van auto's, motorfietsen en aanhangers
46 Groothandel en handelsbemiddeling (niet in auto's en motorfietsen)
47 Detailhandel (niet in auto's)
- H Vervoer en opslag**
49 Vervoer over land
50 Vervoer over water
51 Luchtvaart
52 Opslag en dienstverlening voor vervoer
53 Post en koeriers
- I Logies-, maaltijd- en drankverstrekking**
55 Logiesverstrekking
56 Eet- en drinkgelegenheden
- J Informatie en communicatie**
58 Uitgeverijen
59 Productie en distributie van films en televisieprogramma's; maken en uitgeven van geluidsopnamen
60 Verzorgen en uitzenden van radio- en televisieprogramma's
61 Telecommunicatie
62 Dienstverlenende activiteiten op het gebied van informatietechnologie
63 Dienstverlenende activiteiten op het gebied van informatie
- K Financiële instellingen**
64 Financiële instellingen (geen verzekeringen en pensioenfondsen)
65 Verzekeringen en pensioenfondsen (geen verplichte sociale verzekeringen)
66 Overige financiële dienstverlening
- L Verhuur en handel in onroerend goed**
68 Verhuur van en handel in onroerend goed
- M Advisering, onderzoek en overige specialistische zakelijke dienstverlening**
69 Rechtskundige dienstverlening, accountancy, belastingadvisering en administratie
70 Advisering op het gebied van management en bedrijfsvoering
71 Architecten, ingenieurs en technisch ontwerp en advies; keuring en controle
72 Speur- en ontwikkelingswerk
73 Reclame en marktonderzoek
74 Industrieel ontwerp en vormgeving, fotografie, vertaling en overige consultancy
75 Veterinaire dienstverlening
- N Verhuur van roerende goederen en overige zakelijke dienstverlening**
77 Verhuur en lease van auto's, consumentenartikelen, machines en overige roerende goederen

- 78 Arbeidsbemiddeling, uitzendbureaus en personeelsbeheer
- 79 Reisbemiddeling, reisorganisatie, toeristische informatie en Reserveringsbureaus
- 80 Beveiling en opsporing
- 81 Facility management, reiniging en landschapsverzorging
- 82 Overige zakelijke dienstverlening

O Openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte sociale verzekeringen

- 84 Openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte sociale Verzekeringen

P Onderwijs

- 85 Onderwijs

Q Gezondheids- en welzijnszorg

- 86 Gezondheidszorg
- 87 Verpleging, verzorging en begeleiding met overnachting
- 88 Maatschappelijke dienstverlening zonder overnachting

R Cultuur, sport en recreatie

- 90 Kunst
- 91 Culturele uitleencentra, openbare archieven, musea, dieren- en plantentuinen, natuurbehoud
- 92 Loterijen en kansspelen
- 93 Sport en recreatie

S Overige dienstverlening

- 94 Levensbeschouwelijke en politieke organisaties, belangen- en ideële organisaties, hobbyclubs
- 95 Reparatie van computers en consumentenartikelen
- 96 Wellness en overige dienstverlening; uitvaartbranche

T Huishoudens als werkgever; niet-gedifferentieerde productie van goederen en diensten door huishoudens voor eigen gebruik

- 97 Huishoudens als werkgever van huishoudelijk personeel
- 98 Niet-gespecificeerde productie van goederen en diensten door particuliere huishoudens voor eigen gebruik

U Extraterritoriale organisaties en lichamen

- 99 Extraterritoriale organisaties en lichamen

Bijlage 2: Standaard Beroepsindeling 1993³¹

A Landbouw, jacht en bosbouw

- 01 Landbouw, jacht en dienstverlening voor de landbouw en jacht
- 02 Bosbouw en dienstverlening voor de bosbouw

B Visserij

- 05 Visserij, kweken van vis en schaaldieren

C Winning van delfstoffen

CA Winning van energiehoudende delfstoffen

- 10 Turfwinning
- 11 Aardolie- en aardgaswinning en dienstverlening voor de aardolie en aardgaswinning

CB Winning van niet-energiehoudende delfstoffen

- 14 Winning van zand, grind, klei, zout e.d.

D Industrie

DA Vervaardiging van voedings- en genotmiddelen

- 15 Vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken
- 16 Verwerking van tabak

DB Vervaardiging van textiel en textielproducten

- 17 Vervaardiging van textiel
- 18 Vervaardiging van kleding; bereiden en verven van bont

DC Vervaardiging van leer en lederwaren (geen kleding)

- 19 Vervaardiging van leer en lederwaren (geen kleding)

DD Houtindustrie en vervaardiging van artikelen van hout, kurk, riet en vlechtwerk (geen meubels)

- 20 Houtindustrie en vervaardiging van artikelen van hout, kurk, riet en vlechtwerk (geen meubels)

DE Vervaardiging van papier, karton en papier- en kartonwaren; uitgeverijen en drukkerijen e.d.

- 21 Vervaardiging van papier, karton en papier- en kartonwaren
- 22 Uitgeverijen, drukkerijen en reproductie van opgenomen media

DF Aardolie- en steenkoolverwerkende industrie; bewerking van splijt- en kweekstoffen

- 23 Aardolie- en steenkoolverwerkende industrie; bewerking van splijt- en kweekstoffen

DG Vervaardiging van chemische producten

- 24 Vervaardiging van chemische producten

³¹ Deze SBI indeling is in 2008 ingrijpend gewijzigd. Dit om beter rekening te houden met de veranderingen in de activiteiten van bedrijven, bijvoorbeeld met opkomende nieuwe activiteiten zoals de informatie- en communicatiesector. Hierbij wordt de internationale indeling van ISIC en NACE gevolgd.

- DH Vervaardiging van producten van rubber en kunststof**
25 Vervaardiging van producten van rubber en kunststof
- DI Vervaardiging van glas, aardewerk, cement-, kalk- en gipsproducten**
26 Vervaardiging van glas, aardewerk, cement-, kalk- en gipsproducten
- DJ Vervaardiging van metalen in primaire vorm en van producten van metaal**
27 Vervaardiging van metalen in primaire vorm
28 Vervaardiging van producten van metaal (geen machines en transportmiddelen)
- DK Vervaardiging van machines en apparaten**
29 Vervaardiging van machines en apparaten
31 Vervaardiging van overige elektrische machines, apparaten en benodigdheden
- DL Vervaardiging van elektrische en optische apparaten en instrumenten**
30 Vervaardiging van kantoormachines en computers
32 Vervaardiging van audio-, video- en telecommunicatie-apparaten en -benodigdheden
33 Vervaardiging van medische apparaten en instrumenten, orthopedische artikelen e.d., precisie- en optische instrumenten en uurwerken
- DM Vervaardiging van transportmiddelen**
34 Vervaardiging van auto's, aanhangwagens en opleggers
35 Vervaardiging van transportmiddelen (geen auto's, aanhangwagens en opleggers)
- DN Vervaardiging van meubels; vervaardiging van overige goederen n.e.g.**
36 Vervaardiging van meubels; vervaardiging van overige goederen n.e.g.
37 Voorbereiding tot recycling
- E Productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas, stoom en water**
40 Productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas en warm water
41 Winning en distributie van water
- F Bouwnijverheid**
45 Bouwnijverheid
- G Reparatie van consumentenartikelen en handel**
50 Handel in en reparatie van auto's en motorfietsen; benzineservicestations
51 Groothandel en handelsbemiddeling (niet in auto's en motorfietsen)
52 Detailhandel en reparatie van consumentenartikelen (geen auto's, motorfietsen en motorbrandstoffen)
- H Horeca**
55 Logies-, maaltijden- en drankenverstrekking

I Vervoer, opslag en communicatie

- 60 Vervoer over land
- 61 Vervoer over water
- 62 Vervoer door de lucht
- 63 Dienstverlening voor het vervoer
- 64 Post en telecommunicatie

J Financiële instellingen

- 65 Financiële instellingen (uitgezonderd verzekeringswezen en pensioenfondsen)
- 66 Verzekeringswezen en pensioenfondsen (geen verplichte sociale verzekeringen)
- 67 Financiële beurzen, effectenmakelaars, assurantietussenpersonen, administratiekantoren voor aandelen, waarborgfondsen e.d.

K Verhuur van en handel in onroerend goed, verhuur van roerende goederen en zakelijke dienstverlening

- 70 Verhuur van en handel in onroerend goed
- 71 Verhuur van transportmiddelen, machines en werktuigen zonder bedienend personeel en van overige roerende goederen
- 72 Computerservice- en informatietechnologiebureaus e.d.
- 73 Speur- en ontwikkelingswerk
- 74 Overige zakelijke dienstverlening

L Openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte sociale verzekeringen

- 75 Openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte sociale verzekeringen

M Onderwijs

- 80 Onderwijs

N Gezondheids- en welzijnszorg

- 85 Gezondheids- en welzijnszorg

O Milieudienstverlening, cultuur, recreatie en overige dienstverlening

- 90 Milieudienstverlening
- 91 Werkgevers-, werknemers- en beroepsorganisaties; levensbeschouwelijke en politieke organisaties; overige ideële organisaties e.d.
- 92 Cultuur, sport en recreatie
- 93 Overige dienstverlening

P Particuliere huishoudens met personeel in loondienst

- 95 Particuliere huishoudens met personeel in loondienst

Q Extra-territoriale lichamen en organisaties

- 99 Extra-territoriale lichamen en organisaties

Bijlage 3: Respondenten diepte interviews

Enschede

Naam	Functie	Woon/werkrelatie met Enschede
Mw. I. Immerzeel	Beleidsadviseur Economische Zaken Gemeente Enschede	Tientallen jaren woonachtig in Twente, gehele arbeidscarrière werkzaam in Twente
Dhr. D. de Jong	Beleidsadviseur Economische Zaken Gemeente Enschede	Opgegroeid in Enschede, sinds één jaar werkzaam in Enschede
Dhr. T. Ten Vergert	Regiosecretaris Twente, Kamer van Koophandel Oost	Geboren en getogen Twentenaar. Meer dan 25 werkzaam bij Kamer van Koophandel Enschede
Dhr. R. Kalsbeek	Regisseur Wonen woningcorporatie Domijn	Geboren en getogen in Enschede. Sinds 1987 werkzaam in Enschede
Dhr. A. Post jr.	Eigenaar Post jr. Makelaars	Geboren en getogen in Enschede. Gehele arbeidscarrière werkzaam in Enschede

Tilburg

Naam	Functie	Woon/werkrelatie met Tilburg
Dhr. E. Lichtenberg	Senior beleidsadviseur Team Economie Gemeente Tilburg	Sinds 10 jaar werkzaam en woonachtig in (regio) Tilburg
Dhr. A. Walda	Senior beleidsadviseur Kamer van Koophandel Brabant	Sinds 1970 woonachtig in (regio) Tilburg. Gehele arbeidscarrière werkzaam in Tilburg
Dhr. J. van der Meulen	Beleidsadviseur Volkshuisvesting Woningcorporatie TBV Wonen	Sinds 15 jaar werkzaam in Tilburg
Dhr. P. Hulskes	Registermakelaar Van de Water Groep BV	Geboren en getogen in Tilburg.

Arnhem

Naam	Functie	Woon/werkrelatie met Arnhem
Dhr. P. Haenen	Beleidsadviseur Economische Zaken Gemeente Arnhem	Meer dan 25 jaar werkzaam in Arnhem en bijna 20 jaar woonachtig in Arnhem
Dhr. P. Belo	Beleidsadviseur Regiostimulering Kamer van Koophandel Centraal Gelderland	Sinds 4 jaar werkzaam in Arnhem
Dhr. B. Kessels	Manager Wonen Volkshuisvesting Arnhem	14 jaar werkzaam in Arnhem, sinds 10 jaar woonachtig in Arnhem
Dhr. J. Voorhoeve	Eigenaar Voorhoeve makelaars	Vanaf 1974 werkzaam in Arnhem. Woonachtig in de regio.

Zwolle

Naam	Functie	Woon/werkrelatie met Zwolle
Dhr. R. van Oosterhout	Adviseur stadseconomie Gemeente Zwolle	16 jaar werkzaam in Zwolle, sinds 10 jaar woonachtig in Zwolle
Dhr. K. Kortering	Regiomanager Zwolle Kamer van Koophandel Oost	Meer dan 25 jaar werkzaam in Zwolle. Woonachtig in de regio
Dhr. E. Veenstra	Directeur/bestuurder SWZ Wonen	Sinds 15 jaar actieve werkzaamheden in Zwolle
Dhr. M. ten Brinke	NVM makelaar en vestigingsleider Schep makelaardij Zwolle-centrum	Geboren en getogen in Zwolle en gehele arbeidscarrière werkzaam in Zwolle

Bijlage 4: Uitwerkingen diepte-interviews

1. Enschede

Interview met mevrouw E. Immerzeel en de heer D. de Jong (gemeente Enschede), gehouden op 7 december 2009

EI = Ellis Immerzeel

DdJ = Dinand de Jong

1) Wat is uw functie?

EI: Ik ben sinds 2005 beleidsadviseur bij de afdeling Economische Zaken van de Gemeente Enschede. Ik zorg er onder andere voor dat de werkgelegenheidscijfers gemonitord worden. Ieder jaar komt er in samenwerking met I&O Research een monitor uit. Wij interpreteren deze gegevens en presenteren ze vervolgens aan de Raad. Binnen dit cluster ben ik het eerste aanspreekpunt als het gaat om cijfers en gegevens van de stad. Ik ben ook betrokken geweest bij 'Staat van de stad' en de toekomstvisie waar we nu mee bezig zijn. 'Staat van de stad' is een gemeentebreed project geweest met als doel om aan het einde van de collegeperiode te kijken hoe de stad ervoor staat. Hierbij is verder teruggekeken dan alleen de afgelopen collegeperiode.

DdJ: Ik ben sinds een jaar in dienst als beleidsadviseur bij Economische Zaken. Hiervoor heb ik dezelfde functie bekleed bij de Gemeente Utrecht. Ik houd me vooral bezig met de kleine economie: wijk economie, startersbeleid, mkb. Bij afdelingen Economische Zaken van gemeenten is vaak veel aandacht voor grotere bedrijven en grootschalige bedrijventerreinen, terwijl deze bedrijven in aantal en werkgelegenheid maar een heel klein deel van het totaal vormen. Hier in Enschede is ook het gros van de bedrijven klein.

Wordt hier in beleid ook specifiek aandacht aan besteed?

DdJ: Het is de bedoeling dat ik hier meer aandacht voor ga vragen en dat hier ook meer instrumentarium op wordt gezet, zoals startersbeleid, wat te doen met ZZP'ers. Van de bijna 10.000 bedrijven in Enschede zijn er 4500 ZZP'ers en daar wordt op dit moment niets aan gedaan. Ik ben ook met cijfers begonnen, omdat ik wat meer inzicht wil hebben hoe de stand van zaken is in de Enschedese wijken op het gebied van werkgelegenheid, buiten de bedrijventerreinlocaties. Daar gaat binnenkort een groot onderzoek lopen, waarbij we zowel kwantitatieve als kwalitatieve gegevens boven water willen hebben. Daarnaast ga ik het startersbeleid evalueren. Er zijn op dit moment nog te weinig lijnen met andere organisaties in de stad die zich bezig houden met het starten van een bedrijf, zoals de UT, Saxion Hogeschool, Kamer van Koophandel, het Werkplein etcetera. Vanuit Economische Zaken is het beleid vooral gericht op starten vanuit een uitkering. De nieuwe Economische Visie willen we dan ook samenstellen samen met de grote partners uit Enschede (bedrijfsleven, onderwijs enz.).

EI: Vanmiddag wordt in de Grolsch Veste de Twente Index gepresenteerd en ik las vanmorgen al dat Twente achterblijft als het gaat om arbeidsproductiviteit. Wanneer wij ons vergelijken, kijken we naar de grootte van de stad en ook naar wat voor functie we in de regio hebben. Het is wel lastig om te verklaren waarom zo'n ontwikkeling precies plaats heeft gevonden. We willen wel net zo hard groeien als de rest van de G31, maar eigenlijk lukt ons dit al jaren niet. We hebben te veel mensen die niet gekwalificeerd zijn en voor die groep zijn er eigenlijk te weinig banen en dus zitten relatief veel bewoners in de bijstand.

DdJ: Een groot deel van de verklaring van dit fenomeen ligt in de ligging van de stad. In vergelijking met Tilburg heeft Enschede een veel lagere economische groei. Verklaringen hiervoor worden vaak gezocht in het analyseren van 'wat doet Tilburg wel goed en wij niet', terwijl ik denk dat je ook veel meer naar bijvoorbeeld plaatsspecifieke eigenschappen moet kijken. De regio Brabant doet het economisch stukken beter dan deze regio. Wij hebben hier te maken met een specifieke ligging en relatief laagopgeleide bevolking die je maar moeilijk aan de slag krijgt. Dat zijn factoren die hier zeker een belangrijke rol spelen.

EI: Het college van Tilburg is enige tijd geleden hier op bezoek geweest en uit de gesprekken die toen gevoerd zijn kwam naar voren dat in Tilburg veel meer initiatieven vanuit het bedrijfsleven zelf ontplooid worden en dat wij er hier in Enschede als gemeente veel harder aan moeten trekken. Dit kan voor een deel verklaard worden uit het feit dat je in Enschede vroeger de echt grote textielbaronnen had en daarnaast een grote groep arbeiders. In Tilburg waren er juist veel meer kleinere bedrijfjes en was er sprake van een zekere middenstand. De middenstand in Enschede moest na het textiel tijdperk helemaal opgebouwd worden.

DdJ: In de tijd van de textielbaronnen hoefde de arbeiders zich geen zorgen te maken over hun bestaan, alles werd geregeld. Nadat die basis wegviel, zijn de sociale dienst en de DCW (sociale werkplaats) hier eigenlijk voor in de plaats gekomen. Het zelf zorgen voor een baan of het opzetten van een bedrijf, zit niet echt in het DNA van de mensen hier.

EI: Er is hier wel een hele grote groep innovatie ondernemers die echt iets willen met deze stad. Het verschil met andere steden ligt niet in de voorzieningen, die zijn hier goed op peil. Mensen van elders weten dit ook vaak niet. Een ondernemerspanel dat ik kort geleden sprak vindt dat de stad moet werken aan haar imago. Dezelfde avond kijk ik het nieuws op tv en dan gaat het weer over bijstandsklanten uit Enschede. Op deze manier wordt het dus wel erg hard werken aan ons imago.

DdJ: Van vroeger uit heerst hier ook een beetje een collectief minderwaardigheidscomplex. Er wordt gemeente breed veel aan het imago gedaan, maar dit betreft zoveel programma's dat je nauwelijks focus hebt. Er moet eigenlijk meer gekeken worden naar wat de hoofdpunten zijn waarop actie ondernomen moet worden. Alles was altijd maar belangrijk.

Vanuit die historie waarin veel mensen in loondienst werken, valt er dan te stellen dat het ondernemerschap ook niet echt verankerd is in deze stad?

EI: Je ziet wel dat er ongelooflijk veel aan huis gewerkt wordt. In de wijken is daarom juist erg veel ondernemerschap. Maar die bedrijfjes blijven vaak wel erg klein, er wordt niet echt een groei ingezet. We hebben ook een aantal programma's ontwikkeld, waarbij we spin-offs van de UT coachen in hun groeiproces.

DdJ: Je ziet dat wij in de valorisatieagenda van het Saxion nauwelijks een rol spelen, andere steden doen dit veel beter. Ik ben aan het onderzoeken hoe wij dat hier ook kunnen oppakken. Saxion heeft 23.000 studenten en de UT 8000 en we hebben een erg laag opgeleide beroepsbevolking. Hoe is dat nu mogelijk? Ze lopen na het afstuderen allemaal weg. Dat heeft ook met de ligging te maken.

EI: We gaan ook niet heel krampachtig proberen om de studenten vast te houden. De wereld is groot. Maar de studenten moeten in hun afstudeertraject of stage de bedrijven wel leren kennen hier. Het kan niet zo zijn dat de afgestudeerden Enschede verlaten en dan denken dat hier niets is. De bedrijven blijken niet zulke goede contacten met Saxion en de UT te hebben. Daarom denk ik dat er wel ondernemerschap is, maar dat het te onzichtbaar blijft. We hebben wel veel starters, dus er is wel sprake

van een grote dynamiek. In termen van werkgelegenheid zet het echter niet zoveel zoden aan de dijk.

DdJ: Dit wordt veroorzaakt doordat er veel mensen nog altijd in de bakken van de sociale dienst aanwezig zijn. Dit vormt een gescheiden wereld met de dynamiek van de starters. Als je kijkt naar toekomstontwikkeling is het belangrijk om te kijken hoe je ervoor kunt zorgen dat de kinderen van de huidige werklozen niet in het hetzelfde schuitje terechtkomen.

EI: De prikkel om te werken is hier niet groot genoeg. Je kan hier relatief goedkoop wonen, waardoor dit ook weer werklozen uit de regio trekt. Wij hebben er de afgelopen jaren op ingezet om dit te voorkomen. In bepaalde wijken wordt ontzettend veel bijgeklust, het zwarte circuit is heel groot. Kinderen zien ook dat hun ouders het op deze manier prima rondkomen met een uitkering en bijklussen. Er zit geen stigma op. Wij worden als EZ aangesproken op het arbeidsplaatsen aspect. Er moeten meer arbeidsplaatsen gecreëerd worden.

DdJ: In de Enschedese Vogelaarwijken daar ben je de man als je een uitkering hebt en voor 1000 euro in de week bijklust. Het ondernemerschap is er dus op de één of andere manier wel, daarom zijn er ook zoveel ZZP'ers. In de trendanalyse van het Nicis komt ook naar voren dat we van een 'managerial economy' naar een 'entrepreneurial economy' gaan. ZZP'ers en kleine bedrijfjes worden veel belangrijker en daar wordt zal ons instrumentarium op aangepast moeten worden. We hebben daarnaast nog veel te weinig een link met het onderwijs.

EI: De ondernemers worden natuurlijk ook aangesproken om te kijken welke behoefte er hier speelt. Wat hebben ze nodig? Er is namelijk wel budget om mensen op te leiden of om te scholen. Dat naar de toekomst kijken zijn ondernemers in veel gevallen niet gewend. En als de mensen opgeleid worden zijn ze vaak ook nog niet zo enthousiast over wat ze dan kunnen binnen zo'n bedrijf. Binnen EZ is er veel geïnvesteerd in de binnenstad, ook op voorzieningen om de boel wel draaiende te houden.

Uit 'Staat van de stad' blijkt dat er in Enschede vanuit de historie nauwelijks een middenklasse aanwezig is. Is dat tegenwoordig verbeterd?

EI: Ik denk dat dat nog onder de maat is. Bij die ondernemerspanels zit ik vaak ook met hetzelfde clubje. Er moeten toch wel meer mensen zijn, denk ik dan.

Is zo'n ondernemerspanel ontstaan uit initiatief van de overheid of van de ondernemers?

EI: Uit de meting van het ondernemingsklimaat van ECORYS bleek dat de ondernemers de overheid in Enschede niet zichtbaar vonden. Mede om die reden heeft de gemeente het initiatief tot het ondernemerspanel genomen. We zien wel dat dit werkt. Je krijgt een open sfeer waarin mensen elkaar eerder opzoeken.

2) Wat is volgens u het DNA van de stad Enschede? Wat kenmerkt de stad ten opzichte van andere steden?

EI: Ik denk zelf dat Enschede helemaal niet zo onderscheidend is, maar als je moet onderscheiden dat zit 'm dat in het totaalplaatje. Qua aanbod van voorzieningen kan de stad zich meten met andere grote steden in Nederland. Daarnaast is er in Twente een prettig woonklimaat. Het is hier groen, relatief veilig en het arbeidsethos (afgezien van de groep structureel werklozen) is hier wel goed.

DdJ: Ik denk dat we heel veel goede dingen in de stad hebben en dat er ook genoeg kansen liggen. Maar we weten dit niet van elkaar en we brengen het ook niet naar buiten. Zo wordt het geen autonome ontwikkeling die een autonome groei geeft.

Heeft dit ook te maken met de mentaliteit die hier heerst, men is wellicht een beetje bescheiden?

DdJ: Ja, dat klopt wel. Dit kan je in één lijn zien met het collectieve minderwaardigheidscomplex waar we het eerder over hadden. Wij uit Twente tegen die mensen uit het westen.

EI: Het is niet alleen het minderwaardigheidsgevoel. Er zit ook iets in van: doe nou maar normaal, dan doe je al gek genoeg. De lat ligt hoog, maar men wil ook niet graag te koop lopen met goede resultaten. Daar zit toch een soort nuchterheid in. Men heeft daarentegen wel een grote loyaliteit richting de werkgever, is betrouwbaar en afspraken worden nagekomen.

DdJ: We moeten erachter komen waar we nu echt goed in zijn. Wat maakt Enschede nu Enschede. Enschede heeft een textielverleden, zijn we daarmee nu een modestad, hebben we grote ateliers? Nee. Als je achterstand hebt is het zaak dat je je kernkwaliteiten versterkt. Dat is de fundering van je stad.

EI: Wij hebben een algemene toekomstvisie, waarin Enschede als kennisstad gepositioneerd wordt. Vanuit de UT zijn er een aantal ontwikkelingen die hier basis voor geven. De ontwikkelingen in nanotechnologie zijn van wereldniveau. We hebben vijf clusters benoemd in Twente en bedrijven werken daar binnen samen. Dat zien wij als de toekomst. Geen grote uitbreidingslocaties meer, groen houden wat nu groen is. Dus binnenstedelijk herstructureren. We gaan voor kwaliteit.

DdJ: We hebben het hier over zo'n lange termijn toekomst en wat we willen staat nog ver af van hoe de situatie nu is.

EI: Het is voor ons een uitdaging om in het programma Economie de kloof te slechten tussen de problemen die op dit moment heel voelbaar in de stad aanwezig zijn en te blijven werken aan Enschede als kennisstad.

DdJ: Voordat Enschede de Silicon Valley van Nederland is zijn we een tijdje verder.

3) Welke factoren zijn belangrijk geweest in het ontwikkelingsproces van de stad Enschede?

EI: Je bent snel geneigd om de invloed van de overheid centraal te stellen, maar ik denk dat die invloed beperkt is. Er is sterk ingezet op een meer gevarieerde economie. Er is gefaciliteerd door de overheid door middel van terreinen en gebouwen, maar of dat nu van doorslaggevende invloed is geweest betwijfel ik.

DdJ: De omslag naar een diensteneconomie was er sowieso gekomen. De grote bedrijven met duizenden werknemers zijn niet meer de toekomst. We hebben hier wel te maken met een groep werknemers waar eigenlijk geen werk meer voor is, als een soort erfenis uit het textiel tijdperk. En daarom denk ik dat we nog meer moeten doen met die kennisvalorisatie met het Saxion, zodat we als stad ook wat hebben aan die startende studenten waarvan we willen dat die hun eigen bedrijfje in Enschede starten. We moeten zorgen voor meer faciliteiten voor deze mensen. In een stad als Deventer is dit al veel meer het geval. Hier is het blikveld van lokaal beleid in Enschede lange tijd niet op gericht geweest.

4) In hoeverre is een stad maakbaar volgens u? In hoeverre is er met beleid een totaal andere richting te geven aan de economische structuur van Enschede?

DdJ: De rol van de overheid is heel beperkt en wordt nog steeds zwaar overschat. Dit gebeurt vanuit alle hoeken. Iedereen denkt dat wij als Economische Zaken bij een hoge werkloosheid wel even voor een nieuwe hoeveelheid aan banen kunnen gaan zorgen, maar zo werkt dat niet.

EI: Je ziet dat ook terug in discussies over de crisis. Vanuit B&W kregen wij ook steeds vaker over de mail dat er wel oplossingen zouden komen om de crisis op te lossen in de stad. Wij vonden echter dat hier niet te hoge verwachtingen geschept mochten worden. Ten eerste was/is er geen geld aanwezig en je invloed blijft beperkt. Het zijn allemaal druppeltjes op een gloeiende plaat. In feite is de gemeente gewoon een marktpartij die bijvoorbeeld voor fysieke investeringen zorgt. Bij de crisis werd het goed duidelijk dat de aanvankelijke gedachte was: wij, als Gemeente Enschede gaan dit oplossen. Bij het ondernemerspanel werd duidelijk dat de ondernemers eigenlijk helemaal niet zoveel verwachten van de gemeente. Er waren slechts een paar kleine puntjes, zoals lobbyen in Den Haag voor een bepaalde regeling, waar de ondernemers hulp van de gemeente voor nodig hadden.

DdJ: Ondernemers lossen zelf de meeste problemen op. Wanneer grote bedrijven tijdelijk ongeschoold personeel nodig hebben, halen ze die niet uit de bakken van het Werkplein, maar uit Polen en Roemenië.

EI: Waar je als gemeente wel een betekenis in hebt is aan de planmatige zijde, met de bestemmingsplannen. Je moet bedrijven die een bepaald type plek nodig hebben, wel een aantal locaties kunnen aanbieden zodat ze zich hier kunnen vestigen of uitbreiden. Het tegenstrijdige van deze regio is wel dat we hier de ruimte hebben, maar dat alles planologisch zo dichtgetimmerd is, dat er soms geen 'ruimte' is om bedrijven te vestigen.

Wat voor effect kan de komst van het vliegveld hebben voor Enschede?

DdJ: Dat is een lastige discussie. Alle steden in Twente zijn tegen, behalve Enschede. Het biedt een kans op groei, zeker in de vliegtuigerelateerde productie en dienstverlening, zo'n 3000 nieuwe banen is uitgerekend.

EI: Vanuit EZ willen wij die luchthaven er gewoon hebben. Hij ligt er al, dus het is kapitaalvernietiging om daar niets mee te doen. De aanwezigheid van een luchthaven is zo belangrijk voor een ondernemingsklimaat, zeker in de toekomst. De lobby tegen is echter wel goed georganiseerd.

DdJ: De komst van de luchthaven is ook nodig, omdat Schiphol overloop nodig heeft.

EI: Het is een heel moeilijk dossier, ik kan moeilijk inschatten welke kant het opgaat.

5) Welke uitdagingen voor de toekomst van Enschede ziet u en welke relatie hebben deze met haar DNA?

DdJ: Dat heeft heel erg met de Economische Visie te maken, waar wij nu mee bezig zijn. Wij zien heel veel kansen voor de stad. We achten het daarom het beste dat er ongeveer drie beleidsdoelstellingen geformuleerd worden, die belangrijk geacht worden voor de komende jaren, niet meer. Deze beleidsdoelstellingen moeten ook met een aantal partners in de stad worden afgesproken, zodat we een gezamenlijke economische agenda hebben in de stad. Als je kijkt naar de grootste werkgevers in de stad zijn dat Medisch Spectrum Twente, het grootste niet-academische ziekenhuis in Nederland. Zij hebben voorgenomen om voor 400 miljoen euro uit te gaan breiden. Dit levert ook de nodige werkgelegenheid op en hier moeten wij als gemeente wat mee doen. Op dit moment is er wat dat betreft nog geen overleg tussen het MST en EZ. Saxion gaat ook uitbreiden, hier moeten we ook wat mee doen. Zo zijn er een aantal grote werkgevers in de stad die economische belangen hebben. Doel is om met deze partijen af te spreken, wat de gezamenlijke economische agenda is. Dit moet een lange looptijd krijgen, wel tien tot twintig jaar.

EI: Er zijn wel kansen als je naar de ontwikkeling van de stad kijkt. Het gemiddelde opleidingsniveau van de stad stijgt. Daar zit een goede lijn in.

Daarnaast vergrijst het hier ook, waardoor ik verwacht dat een groot deel van het bestand van het Werkplein 'uitsterft', die gaan de AOW in. Op deze groep moet je ook niet teveel meer investeren, in tegenstelling tot de groep jonge mensen die met het Werkplein te maken hebben.

DdJ: Daarbij gaat er een hele grote vraag ontstaan naar zorg in het algemeen en thuiszorg.

EI: Daar ligt ook een kans voor de stad, ons profiel qua onderwijs sluit hier ook goed op aan. Kansen zijn er veel, maar je moet gericht inzetten op bepaalde vlakken. Er is hier vergeleken met de rest van Nederland ook nog veel ruimte beschikbaar. In vergelijking met andere gebieden zoals Groningen en Limburg gebeurt hier veel meer.

DdJ: Enschede vormt een aantrekkelijk woonmilieu voor de overloop uit de Randstad, de stad heeft wat te bieden. De randvoorwaarden voor dit aantrekkelijke woonmilieu moeten versterkt worden. Bereikbaarheid is hier één van. Het vliegveld, aansluiting op de A1 waar de komende jaren nog veel economische groei langs verwacht wordt zijn hierbij van belang. De tijd is voorbij van mooie bedrijventerreinen aanleggen en vervolgens bedrijven aantrekken. Nu is het tijd voor samenwerking tussen verschillende belanghebbende partijen in de stad.

Is er in dit geval dan ook sprake van samenwerking met Almelo en Hengelo?

EI: In netwerkstadverband hebben we een gezamenlijke agenda, dat noemen we de innovatiedriehoek. Er is vastgesteld dat we als we een topregio op kennisgebied willen worden, we ons moeten focussen op: 1) gezamenlijk oppakken van het kennispark bij de UT; 2) gezamenlijk oppakken van het Hart van Zuid, stationsgebied van Hengelo en het WTC aldaar; 3) en de gezamenlijke ontwikkeling van de luchthaven Twente. We proberen dit ook richting Den Haag te lobbyen als zijnde van landelijk belang. In Almelo wordt bijna alles geherstructureerd, daar ligt een enorme opgave in de binnenstad. Die hebben geopperd om 'Waterrijk' te mogen uitvoeren. Een apart woonmilieu waarvoor een gebied in de stad wordt herontwikkeld. Zo worden afspraken gemaakt waar wat plaatsvindt.

Interview met de heer T. Ten Vergert (Kamer van Koophandel Oost, Twente), gehouden op 2 december 2009

1) Wat is uw functie?

Ik ben regiosecretaris Twente van de Kamer van Koophandel Oost-Nederland. Daarbij heb ik een coördinatie van vijf adviseurs in Twente die elk een aantal gemeenten onder zich hebben en daarbij het aanspreekpunt zijn voor ondernemers, ondernemersverenigingen en gemeente. Dat gaat over advisering over detailhandel, horeca, verkeer en toerisme – redelijk breed dus. Er is een regiocommissie met vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven waar ik het secretariaat van doe. Daarnaast ben ik, zoals ik het zelf altijd noem, meewerkend voorman, ook operationeel als adviseur. Daarbij heb ik voornamelijk de gemeenten Enschede en Oldenzaal als accountgemeenten.

2) Wat is uw relatie met de stad Enschede?

Ik ben geboren en getogen in Enschede. Toevallig heb ik laatst mijn 25-jarig jubileum hier bij de Kamer van Koophandel gevierd. Ik ben begonnen toen de Kamer nog in Hengelo gevestigd was. Sinds 1992 zitten we hier. Mijn ouders hadden een slagerij in Roombeek en ik ben eigenlijk mijn hele leven woonachtig in de stad. In die zin voel ik mij op en top Enschedeër.

3) Wat verstaat u onder het DNA van de stad Enschede? Wat kenmerkt de stad ten opzichte van andere steden?

Enschede is geen stad die het moet hebben van zijn historische stedenschoon. Het is een stad die altijd heeft moeten opboksen en knokken en allerlei tegenslagen heeft gehad. In 1862 is de stad grotendeels afgebrand. Achteraf gezien gaf het de stad een voorsprong, want de fabrikanten uit die tijd konden gelijk nieuw bouwen met de modernste middelen zoals machines uit Engeland. Daarnaast heeft de stad WOII redelijk gevoeld met bombardementen. En ook de textielcrisis heeft de stad een behoorlijke klap gegeven, waardoor er een enorme werkloosheid ontstond. In 2000 hebben wij de vuurwerkcramp meegemaakt wat weer een enorme dreun voor de stad betekende. Het DNA van de stad wordt dus gekenmerkt door telkens maar weer na een crisissituatie er bovenop komen. De stad wordt verder gekenmerkt door veel lage inkomens. Daarom scoort Enschede ook altijd slecht op sociaaleconomische indexen. Het heeft met de naweeën van de textielindustrie te maken dat generaties mensen gewend waren bij de fabrikant te werken. Niet zelfstandig en ook de scholingsgraad bleef achter. Een proces van omschakeling daarin verloopt erg langzaam. De komst van de Technische Hogeschool, nu universiteit, draagt daar zeker aan bij. Op zo'n manier vindt toch een omvorming plaats van een echte industriestad naar een wat meer dienstestad met een belangrijke functie op het gebied van zorg, cultuur en onderwijs.

Hoe verhoudt zich het eigene van Enschede met andere steden in de regio zoals Almelo en Hengelo?

In verhouding tot Almelo en Hengelo is Enschede wel de dominante stad. In Twente zeker, maar ook in Oost-Nederland. Dit komt mede door de schaalgrootte: Enschede is toch twee keer zo groot als Almelo en Hengelo, de concentratie van het hoger onderwijs, topvoorzieningen: buiten Amsterdam is er in Nederland geen stad waar zowel een filharmonisch orkest is, een conservatorium en een operagezelschap. Daarnaast is hier een moderne overdekte kunstbaan en hebben we een geweldig boegbeeld met onze FC Twente. Die leidersrol wordt Enschede niet altijd gegund, dat is voor Almelo en Hengelo toch soms wel een beetje lastig. Tien jaar geleden hebben we een heftige discussie gehad om er een Twentestad van te maken, Enschede, Hengelo en Borne bij elkaar voegen, maar dit is op het laatste moment door Hengelo tegengehouden, want die waren bang overvleugeld te worden door Enschede. Uiteindelijk is daar een netwerkstad uit ontstaan, een nauw samenwerkingsverband tussen Enschede, Hengelo, Almelo en Oldenzaal. Hierdoor zijn gezamenlijk bedrijventerreinen ontwikkeld.

4) In hoeverre komt het eigene, het DNA van Enschede terug bij de activiteiten die de KvK ontplooid?

Ondernemers blijven ondernemers, dus onze invloed is niet levensgroot. Feit is wel dat de sociaaleconomische problematiek meer dan elders aanwezig is hier. Wij vormen min of meer het afvoerputje van de regio. Er is hier relatief veel sociale woningbouw. Er zijn best veel banen in Enschede, maar die worden voor een groot gedeelte ingenomen door mensen die in de omgeving van Enschede wonen. Dat betekent dat de noodzaak om werkgelegenheid te creëren extra groot is. Als Kamer steunen wij ook van harte de ontwikkeling van het hele Kennispark gebeuren. Verder is een heel belangrijke issue op dit moment de luchthaven. De luchthaven krijgt mogelijk een doorstart met commerciële exploitanten en dat steunen wij van harte omdat daar ook een behoorlijke werkgelegenheidskans ligt voor Enschede. De gemeenteraad gaat ja zeggen, bij de provincie wordt het nog spannend. Wij zijn er als Kamer

nauw bij betrokken. Met name de luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid, bijvoorbeeld vliegtuigonderhoud, is heel interessant voor deze regio, omdat er vanuit de industriële traditie veel mensen met een technische achtergrond zijn. Daarnaast is er een behoorlijke infrastructuur in het onderwijs. Het potentiële 'catchment area' van deze luchthaven is groter dan dat van Schiphol. Het is aan een commerciële partij om ervoor te zorgen dat airlines op Enschede willen vliegen. Daarnaast is er aandacht om het een zo duurzaam mogelijke airport te maken. Heel interessant daarbij is dat Boeing met Ten Cate uit Almelo en de Universiteit Twente een onderzoekcentrum in Twente gaat oprichten over thermoplastische materialen, die in de toekomst allerlei zwaardere grondstoffen moeten vervangen omdat die steviger, veiliger en lichter zijn.

Bestaat 'de Enschedese ondernemer' en zo ja, hoe valt deze te definiëren?

Een typische Enschedese ondernemer vind ik toch wel de bekende reisgoeroe Ferdinand Franssen, oprichter van Arke Reizen. Dat is iemand die eenvoudig begonnen is met een busje, met inventief, creatief ondernemerschap en uiteindelijk hele volkslagen heeft bediend met een reisaanbod. Daarbij heeft hij ook altijd een groot hart voor de streek en voor de stad gehad. Hij heeft veel geld verdiend, maar heeft ook veel geld teruggegeven aan de samenleving. Hij heeft het FC Twente stadion mede mogelijk gemaakt, net zoals een muziekcentrum en op dit moment, op bijna 80-jarige leeftijd, doet hij nog steeds dingen voor de stad. Een andere ondernemer in diezelfde categorie is Frans Hartman, van Hartman Tuinmeubelen. Vanuit de textiel is hij in de tuinmeubelenindustrie gerold en heeft daar een heel groot bedrijf van gemaakt. Dit zijn toch voorbeelden van ondernemers die de zaak in de tweede helft van de vorige eeuw weer aan het draaien hebben gebracht. Waar de textielbaronnen in de jaren '60 zo'n beetje ophielden te bestaan zijn er toch heel veel nieuwe bedrijven uit naar voren gekomen. Echt hele grote bedrijven zijn er nauwelijks nog. De enige grote is eigenlijk de bandenfabriek van Vredestein, daar werken 1400 man. Een groot bedrijf als Polaroid had hier voorheen 1100 man in dienst, maar die is helemaal naar 0 afgebouwd. Dat hakt er wel in. Maar over het algemeen is te stellen dat de diversiteit van het bedrijfsleven veel breder is geworden. Er is nu veel meer midden- en kleinbedrijf. Er is innovatieve bedrijvigheid, bijvoorbeeld een bedrijf als Norit dat met de membraantechnologie wereldbekend is. De Grolsch brouwerij is het ook altijd goed blijven doen. Dit zijn wel herkenbare bedrijven voor de stad. Voor de stabiliteit van de stad is het goed dat er een middensegment is ontstaan. Het zelfstandig ondernemerschap is daarnaast ook sterk gegroeid. Het aantal ZZP'ers is gigantisch gegroeid.

5) In hoeverre komt de historische (economische) ontwikkeling van de stad Enschede terug in de huidige economische structuur?

In het verleden werd hier heel veel geld verdiend. Dit kwam niet ten goede van de arbeiders maar vooral van de fabrikanten. Die hebben ervoor gezorgd dat het landschap aanzienlijk veel mooier is geworden. De bossen die Enschede omringen die waren er vroeger helemaal niet, dat is er allemaal gekomen door de inspanningen van die fabrikanten. Daarnaast zijn er ook parken en landhuizen gerealiseerd in de stad. Waar die ondernemers ook goed in waren was bankieren. De oudste roots van de Rabobank liggen in Lonneker. De oudste variant van het coöperatieve systeem van banken is al ruim een eeuw geleden in deze regio ingevoerd. Daarnaast is ABN-Amro ontstaan uit de Twentse Bank, die was opgericht door een textielfabrikant. Elke onderneming had eigenlijk zijn eigen bank,

later zijn ze allemaal verenigd. Er is hier veel geld verdiend, maar ook goed in de kapitaalmarkt weggezet.

Gevolg van de neergang van de textielindustrie was dat er veel verlaten textielcomplexen te vinden waren die als broedplaats hebben gediend voor nieuwe bedrijvigheid. Op dit moment zijn er niet zoveel meer van over.

Als we dan kijken naar de beroepsbevolking dan wordt Enschede van oudsher gekenmerkt door een laagopgeleide beroepsbevolking. Er gaan generaties overheen voordat hier verandering in komt. Er was ook altijd behoefte aan laaggeschoold werk. Nu zie je dat nog terug in de vorm van de vestiging van een distributiecentrum van het kledingmerk Timberland. Maar je ziet toch dat het opleidingsniveau toeneemt.

6) Welke factoren zijn belangrijk geweest in het ontwikkelingsproces van de stad Enschede?

Ik denk met name dat het onderwijs hier een grote rol in heeft gespeeld. Het hoger onderwijs is hier veel breder geworden. Saxxion Hogeschool heeft een enorme aantrekkingskracht gekregen, zelfs vanuit Duitsland. En dat geeft ook een impuls aan de stad, jongeren brengen levendigheid met zich mee. Ook is de rol van universiteit belangrijk te noemen. Er zijn veel spin-offs ontstaan vanuit de universiteit. 'De ondernemende universiteit', dat is toch een beetje het handelsmerk waar de UT bekend mee geworden is. Daarnaast heeft de kunstacademie AKI een belangrijke invloed gehad op de creatieve sector in de stad. Je ziet steeds meer bedrijven die raakvlakken zoeken met de textiel: moderne textiel, ontwerpen en dat geeft ook weer een impuls aan de stad. Het opleidingsverhaal is dus een heel belangrijke factor geweest.

7) Vanuit het perspectief van de KvK, hoe valt Enschede te definiëren ten opzichte van andere steden in Nederland en Oost-Nederland? Welk type bedrijven vestigt zich hier het meest?

Mijn ervaring is dat de groei van de bedrijvigheid toch vooral van binnenuit komt. Met het aantrekken van bedrijvigheid loop je een zeker risico. Een voorbeeld hiervan is Ericsson. Dat bedrijf had hier, mede door de aanwezigheid van de UT een vestiging opgebouwd tot 500 man, met name gericht op R&D. Toen begin 2000 die telefoon-bel door het principe van de UMTS licenties uit elkaar spatte, hebben ze het merendeel van de R&D vestigingen buiten Zweden gesloten. Die waren niet echt geworteld hier.

Is er sprake van concurrentie met andere steden voor het aantrekken van bedrijven?

Nee, ik denk dat Enschede het vooral van de eigen kracht en ontwikkeling moet hebben. Wanneer je op een soort kruispunt ligt, zoals Apeldoorn of Den Bosch daar komt veel bedrijvigheid vanzelf naar toe omdat het vanuit logistiek oogpunt interessant is. Enschede ligt in die zin toch aan de oostgrens. Aan de andere kant zeggen wij: de wereld houdt hier niet op, want Berlijn is hiervandaan stukken dichterbij dan vanuit Amsterdam. Die internationale oriëntatie past ook wel bij deze regio. We herbergen veel bedrijven die internationaal actief zijn. Duitsland is onze grootste markt, ook als Nederland en daar zitten we natuurlijk heel dicht bij. Er zitten hier toch een aantal bedrijven in de logistieke sector die hun blik zeker naar het oosten gericht hebben.

8) Welke rol kan lokaal beleid spelen bij economische structuur veranderingen in een stad? En welke rol heeft beleid in de afgelopen decennia gespeeld bij de ontwikkelingen van de stad?

Ik denk dat het primaat toch bij het ondernemerschap ligt, uiteindelijk zijn het de ondernemers die het moeten doen en kan de overheid niet veel meer doen dan de voorwaarden scheppen. Dat betekent dat je in je

bereikbaarheid de zaken op orde moet hebben. De A35 ligt hier nu misschien 25 jaar, eerder had Enschede geen verbinding met het hoofdwegennet. Dit is voor de stad een heel belangrijke factor geweest. Enschede kijkt nu ook nadrukkelijk naar de A1, deze behoort namelijk tot de drie belangrijkste assen van Nederland, dat door het Ruimtelijk Planbureau is vastgesteld, met het hoogste percentage vrachtverkeer op de weg. Dit is mede een gevolg van het groter worden van de EU richting Oost-Europa en Scandinavië.

Daarnaast is de bereikbaarheid via water door de aanwezigheid van het kanaal erg goed. Wanneer je de havens van Almelo, Hengelo en Enschede bij elkaar optelt gaat het om de grootste binnenhaven van Nederland qua volume. De haven wordt steeds belangrijker. Dit wordt ook erkend door het rijk; we hebben kort geleden nog een subsidie ontvangen om een containerterminal uit te breiden. Hier kan de overheid dus een hele goede rol in spelen. Over de weg, over het water, per spoor en wat ons betreft in de toekomst dus ook door de lucht, dit zou voor de internationale profilering erg goed zijn. Dit kan een erkenning vormen voor een regio waar toch het een en ander gebeurt. Verder heeft de overheid er zorg voor dat er ondernomen kan worden, dus mede in de vorm van aanleg van bedrijventerreinen. Nieuwe terreinen komen er in Enschede niet zoveel meer bij, we moeten vooral ruimtewinst zien te boeken in de herstructurering van bestaande terreinen. Voorbeelden hiervan zijn het havengebied en de ontwikkeling van het kennispark bij de UT. Dit kennispark heeft alles te maken met de ontwikkeling van nanotechnologie. Hier wordt nog een hele revolutie in verwacht, net als bij de eerder genoemde membranen en in de technische geneeskunde. Hier heeft de UT echt een voorhoederol in de wereld. Wij hopen dan van kennis en kunde ook kassa te maken, dat het uiteindelijk ook tot bedrijvigheid en arbeidsplaatsen komt. Bij de invulling van het kennispark richten we ons op de vestiging van bedrijven die direct wat doen met de aanwezige kennis. Als Kamer proberen wij bedrijven ook uit hun biotoop te halen en te koppelen aan een gebied als Silicon Valley om te kijken in hoeverre je in zo'n omgeving de mondiale markt kan bedienen, met innovatieve producten. We noemen dat 'embedded coaching': ondernemers worden in contact gebracht met interessante Amerikaanse netwerken, om de producten en diensten die ze hier hebben ook naar een mondiaal niveau te kunnen brengen. De eerste pilot daarvan is al behoorlijk succesvol geweest. Op dit vlak proberen wij als Kamer dus ook een nadrukkelijke rol te spelen. Wanneer je een stad bent met relatief veel laagopgeleiden en lage inkomens dan heb je een voorhoede nodig die de stad omhoog trekt. Bijkomend aspect is ook nog dat vrij veel hoogopgeleiden na voltooiing van hun studie de stad verlaten, omdat er te weinig banenperspectief is in de regio. Die hoogopgeleiden wil je juist vasthouden om aan een beter gemiddeld inkomen te kunnen werken.

Uit 'De Staat van de Stad' komt naar voren dat er in vroegere tijden nauwelijks sprake was van een middenklasse in Enschede. Hoe is dat vandaag de dag?

Ik kom zelf uit een middenklassengezin. Mijn ouders hadden een slagerij. In die jaren was het aantal slagere in de stad redelijk overzichtelijk. Natuurlijk is dat geleidelijk aan wel veranderd, maar de traditionele middenklasse an sich is ook aan verandering onderhevig geweest. In de detailhandel is het grootwinkelbedrijf erg dominant geworden, met ketens als Albert Heijn etc. De groei van het aantal zelfstandig ondernemers is enorm geweest en die heeft eigenlijk voor een nieuwe laag in de middenklasse gezorgd. De stad gaat steeds meer de kant van de diensten op, Medisch Spectrum Twente is de grootste werkgever van de stad.

Bij de hoogopgeleiden is wel een soort tegenbeweging te zien: de twintigers vliegen graag uit (naar het westen), maar de dertigers keren juist graag terug naar Enschede, omdat het woon-en leefklimaat hier prettig is.

9) Welke uitdagingen ziet u voor Enschede voor de toekomst, ook op economisch gebied?

De al eerder aangehaalde luchthaven kan de stad volgens mij het nodige brengen. Buiten Schiphol ligt hier de langste start- en landingsbaan van Nederland, dus dit biedt commerciële kansen bij het aantrekken van aanverwante bedrijvigheid. Daarnaast is er een mogelijkheid om het spoor aan te knopen, de spoorlijn Amsterdam-Berlijn ligt slechts 500 meter van het terrein af. Dit kan ook een boost geven aan die airport ontwikkeling. Daarnaast is het Kennispark verhaal is heel belangrijk voor de toekomst van Enschede. Ook in het centrum zijn veel nieuwe ontwikkelingen gaande. De grote uitdaging ligt volgens mij vooral in het omzetten van kennis en kunde in kassa (omzet, bedrijvigheid, werkgelegenheid). Het is geweldig als je alles van nanotechnologie weet, maar als je dat niet weet te vertalen in producten heb je er niets aan. Dat heeft dus ook weer te maken met ondernemerschap. En dan zetten wij met name in op die mensen die zich betrokken voelen en niet weg willen omdat ze hier verankerd zijn. De groei zal uit de stad zelf moeten komen. Ik vind dan ook dat Enschede niet alleen binnen gemeentegrenzen moet kijken. Enschede heeft een functie voor heel Twente.

Die arbeidsmarkt loopt ook door de hele regio; als er in Almelo bedrijvigheid bij komt is het ook goed voor Enschede. Die regionale scope moet in de gaten worden gehouden, op veel vlakken is Twente een eenheid.

Interview met de heer R. Kalsbeek (Woningcorporatie Domijn, gehouden op 2 december 2009)

1) Wat is uw functie?

Als Domijn zijn wij 2,5 geleden gefuseerd met twee andere corporaties buiten Enschede, een uit Haaksbergen en een uit Losser. De hele organisatie is toen op zijn kop gezet, alles werd opnieuw geordend en dat proces loopt nog steeds. Ik ben regisseur wonen en ben een eerste aanspreekpunt voor de buitenwacht. Domijn zet met name in op partnership, dat is een van haar pijlers uit het strategisch plan. We hebben te maken met veel stakeholders, waaronder gemeente, zorginstellingen etc. De regisseur onderhoudt de contacten tussen de verschillende stakeholders en brengt eventuele vragen en behoeften in beeld. Vervolgens zorgt hij samen met de ontwikkelaar binnen Domijn ervoor dat die vraag wordt ontwikkeld. Domijn heeft haar bezit verdeeld in een aantal regio's en elke regio kent een eigen specifieke ontwikkelaar. Vanuit het wonen, het beheer 'voedt' de regisseur als het ware de ontwikkelaar, hij stuurt processen aan.

2) Wat is uw relatie met de stad Enschede?

Domijn is oorsprong al een fusiecorporatie. In de jaren '70 waren er veel corporaties, het beeld was erg versnipperd. Nu heb je twee grote corporaties en een kleinere. Enschede is van oorsprong al ons primaire werkterrein. Vanaf 1920 zit Domijn hier al. We proberen de laatste jaren het specifieke karakter van een aantal wijken te behouden. Je kijkt dan ook naar wat de klant wil. De klant wil niet heel dezastreus de wijk op z'n

kop zetten, maar denkt vaak veel behoudender. We willen de bestaande woningen dan graag verbeteren, zodat ze nog 30-40 jaar meekunnen. Ikzelf ben geboren en getogen in Enschede. Ik zit al sinds 1981 in de volkshuisvesting. Eerst in Almelo en vanaf 1987 in Enschede, dus ik ken de situatie hier vrij goed. Met name de laatste tien jaar zie je toch wel een enorme ontwikkeling. Een andere manier van denken. Niet alleen bij de corporaties, maar ook bij de gemeente zie je dat er behoorlijke slagen zijn gemaakt. De binnenstad is opgewaard, maar ook wijken zijn aangepakt. Er wordt veel gesloopt en vernieuwd. Dit proces is al een tijd aan de gang. Onder invloed van economische ontwikkelingen begin jaren '90 zie je toch dat woningcorporaties veel meer handvaten krijgen om bepaalde zaken aan te pakken. Financieel zat men er toen beter bij dan nu. De processen die nu lopen, zijn nog het gevolg van de goede tijden als het ware. De komende jaren wordt meer ingezet op een veel kleinschaligere aanpak. De huidige voorraad is de toekomst. Enschede is van oorsprong een textielstad, met veel laagopgeleide bewoners en daar moet je wel rekening mee houden. De ambitie van Enschede is wel dat men aan de onderkant van de maatschappij wil versmallen en aan de bovenkant verbreden. Op zich is daar niet zoveel mis mee, maar je ziet dat zoiets erg lastig is. Dat betekent namelijk dat je wel hoogwaardige bedrijven deze kant op moet halen, dan krijg je ook een toestroom van werkgelegenheid, maar dat gebeurt gewoon niet. Het moet echt vanuit de stad zelf komen. We zijn daar wel heel lang in meegegaan door te bouwen in een wat duurdere voorraad onder het motto: het komt wel. Maar nu zitten we echt op de lijn van: het komt dus niet. We kijken nu echt wat de behoefte, hoe ziet de ontwikkeling van de stad eruit en op basis daarvan gaan we heel selectief kijken hoe we bepaalde buurten en wijken kunnen aanpakken.

3) Wat verstaat u onder het DNA van Enschede? Hoe kan de stad uniek worden onderscheiden ten opzichte van andere steden? Ook ten opzichte van andere steden in de regio?

Ik vind dat Enschede nogal eens wordt ondergewaardeerd. Wanneer je het vanuit de Randstad bekijkt is het ook een beetje een ver-van-mijn-bed-show, het wordt nog steeds als een beetje achterliggend gebied beschouwd. Tot het moment dat ze daadwerkelijk hier komen en kunnen aanschouwen wat hier de afgelopen 15-20 jaar is gebeurd. Er wordt door de gemeente ook wel veel aangedaan om Enschede op de kaart te zetten, maar dit blijkt nog steeds wel lastig. De ramp bij Roombeek heeft wat dat betreft wel 'geholpen'. Die wijk is nu echt een voorbeeld van hoe de stad zich heeft ontwikkeld. De waardering hiervoor is niet altijd terug te vinden. Daarnaast heb je hier nog altijd te maken met een heel grote groep in de samenleving die het niet zo breed heeft. Domijn denkt hier ook wel over na, het is belangrijk om te weten wat je nu met deze groep wil. Je kunt wel blijven doorbouwen en ontwikkelen, maar op een gegeven moment zit je tegen een grens aan. Bij grote herstructureringsoperaties blijkt dat je deze groep eigenlijk rond aan het pompen bent door de stad. Er worden allerlei sociale projecten op deze mensen losgelaten, maar zoiets verander je niet van de ene op de andere dag. Dat zijn langdurige processen, daar gaat 10-15 jaar overheen. Wanneer opa in de bijstand zat, zit de kleinzoon ook in de bijstand. Dat zie je toch wel heel vaak hier in Enschede. En dit zorgt er ook voor dat de ontwikkeling van Enschede nog niet zo snel gaat als de gemeente en de corporaties zouden willen. Er liggen wat dat betreft wel kansen. Op dit moment speelt de discussie rond het vliegveld heel erg, die erg belangrijk kan zijn voor de regio. De meningen zijn verdeeld in de regio, maar er is nu wel een meerderheid in de raad die ervoor willen

gaan. Zo'n luchthaven kan een enorm spin-off effect hebben. Er kan dan ook geprobeerd worden hoogwaardige bedrijven aan te trekken en dit kan voor een bepaalde mate van werkgelegenheid zorgen. Want recent onderzoek heeft aangetoond dat de meeste hoogopgeleiden na hun studie naar het westen vertrekken, daar gebeurt het.

4) In hoeverre komt, voor zover u dat kan beoordelen de historische economische ontwikkeling van Enschede in de huidige stad terug en waar is dat aan te zien?

Als je door de volksbuurten heenrijdt zie je nog het resultaat van het textieltijdperk, door de aanwezigheid van de arbeiderswoningen en laagopgeleiden. Verder zijn er relatief veel panden behouden gebleven voor de stad. In de binnenstad zijn allemaal textielpanden omgebouwd tot woningen, dit is voornamelijk in de jaren '80 gebeurd. Daarnaast is ook het nodige gesloopt, niet alleen fabriekspanden maar ook woningen van de toenmalige textielbaronnen. De laatste 10-15 jaar zie je dat ze worden behouden en gerevitaliseerd en dan krijgen ze een andere functie, bijvoorbeeld horeca. Als je hier onbekend bekend bent, moet je echt even weten waar het staat.

5) Zijn aanpassingen in het DNA van de stad volgens u mogelijk en op welke manier zouden deze tot uiting moeten komen?

Ik denk niet dat je daar op korte termijn verandering in kan brengen. Er worden daar wel heel veel pogingen toe gedaan. Een voorbeeld daarvan is de vernieuwing van de binnenstad. Doel was om mensen van buiten de regio hier ook naar toe te halen, vooral op de zaterdag en de koopzondagen. Dat heeft ook zeker wel zijn effect gehad en er is veel energie ingestoken. Kijk je puur naar de lokale bevolking, dan duurt het generaties voordat maatregelen effect kunnen hebben. Ondanks dat je als gemeente daar heel veel energie in stopt. Maar op een gegeven moment houdt het op.

6) Welke invloed heeft de economische ontwikkeling van Enschede op de Enschedese woningmarkt gehad? In hoeverre ziet u dat er een relatie bestaat tussen de ontwikkeling van de woningmarkt enerzijds en de ontwikkeling van de economische structuur anderzijds?

De woningmarkt is nu zeker niet te vergelijken met de jaren '20-'40 toen de textiel nog floreerde. Je ziet wel dat er de afgelopen 30 jaar enorm is geïnvesteerd in de stad. In de jaren '60 zijn de randwijken eromheen gebouwd, toen zijn er zo'n 5-6 wijken bijgekomen. Dat heeft wel geleid tot andere producten in die jaren. Die zijn nu minder aantrekkelijk geworden. Bijvoorbeeld het fenomeen hobbykamerwoning, op zich een heel mooi product, maar er staan er gewoon 3600 van. Dat is veel te veel en zorgt voor een eentonigheid. Toen was er behoefte aan, nu zit je er min of meer mee in je maag. Wat je over de jaren heen ziet is dat toen er volksbuurten werden geruimd, je toch wel een beweging naar die andere wijken zag.

De groep die meeging op de economische golf van die tijd, steeg op die sociale ladder. Kregen een hoger inkomen en die gingen kopen. Daar zie je wel een verschuiving. De oorspronkelijke wijken uit de jaren '60 en '70 zijn toen bewoond door mensen met de laagste inkomens en daar ontstonden op een bepaald moment de problemen. Dus er was enerzijds sprake van eentonigheid in woningen, anderzijds eentonigheid in bewoners. Je kreeg zo een concentratie van problemen. Deze mensen schoven als het ware door in de voorraad.

In hoeverre is er volgens u sprake van veel import van bewoners van Enschede?

Ik heb niet het idee dat er veel mensen deze kant op komen. Er is meer sprake van verschuiving binnen Enschede. Er zullen wel mensen komen, maar dit zijn volgens mij geen grote groepen. Je ziet wel een duidelijk scheiding ontstaan tussen generaties. Met de jongere generatie, die wel een hogere opleiding hebben gehad, moet je als corporatie heel anders communiceren dan met de oudere generatie. Wij steken vrij veel energie in het leggen van contacten met onze huurders, via bewonersverenigingen etc., daar zitten vooral de ouderen in. De jongere generatie heeft absoluut geen behoefte om met ons te praten. Ze moeten hun klachten kunnen melden, dat moet op een goede manier zijn geregeld. De normale serviceverlening, als dat goed geregeld is, dan is het oké. Verder hoeven ze geen contact met ons. De oudere generatie heeft dat juist wel en die hebben ook hele andere ideeën over de samenleving.

7) In hoeverre valt Enschede te onderscheiden van andere steden in de omgeving?

Een kenmerk van Enschede is dat wij hier wel openstaan voor innovatieve producten. We durven te kijken naar nieuwe concepten op de woningmarkt, maar dit is min of meer uit nood geboren. Om mensen hier vast te houden, met name die hoogopgeleiden, zal je wel iets moeten. Je wil de woonomgeving leefbaar maken, je wil woningen bouwen die voldoen aan allerlei kwaliteitseisen. Daar zijn de corporaties altijd wel heel open over geweest. Ik denk dan ook dat wij op dit gebied een stukje voorlopen op Hengelo en op Almelo lopen we heel ver voor. Daar is de afgelopen 20 jaar weinig gebeurd.

8) Hoe ziet u de rol van de lokale overheid bij de ontwikkeling van Enschede in de afgelopen decennia?

We hebben sinds een jaar of tien een vrij rood college en ik heb er wel bewondering voor hoe ze eraan getrokken hebben. Het zijn bijzonder ambitieuze jaren geweest, terwijl je dit niet zou verwachten van de PvdA. Ze hebben toch veel overhoop gehaald. Ook de visies die ze hebben ontwikkeld, bijvoorbeeld 'versmallen aan de onderkant, verbreden aan de bovenkant' is niet echt des PvdA. De wethouders die wonen in hun portefeuille hebben gehad, hebben ontzettend veel ambitie getoond. Dit is zichtbaar in Roombeek. Als de ambitie er niet was geweest, had de wijk er nooit zoals nu uitgezien. Juist de drive van de gemeente zorgde ervoor dat de corporaties ook de ruimte kregen om mee te participeren in de ontwikkelingen. Domijn is altijd een partij geweest die daar wel voor open stond en in die beweging mee gegaan is.

Hoe belangrijk acht u de rol van de gemeente in zijn algemeenheid?

Ontzettend belangrijk. Zonder gemeente kunnen wij niet functioneren en andersom ook niet. Met de gemeente maken wij bepaalde afspraken, maar wij zijn meestal diegene die het moet doen. Corporaties hebben in Enschede bijna 50% van de markt in handen. Dus het is ontzettend belangrijk dat die twee goed samenwerken. De ene periode gaat dat beter dan de andere. De gemeente heeft in het afgelopen jaar een 'Visie op de Stad' ontwikkeld en daar zijn wij als corporaties nauwelijks bij betrokken geweest. We zijn nu wel aan het nadenken wat onze visie op de stad moet zijn, maar het was beter geweest als we die gezamenlijk hadden opgesteld. Hier blijkt wel een bepaalde houding uit die de gemeente naar de corporaties toe heeft. Daar zit soms nog wel een vleugje arrogantie in. Zo van: 'we hebben jullie wel nodig, maar als het puntje bij het paaltje komt, bepalen wij het'. Ze zouden wat meer het gevoel moeten krijgen dat we het samen doen. Wij moeten niet alleen als pinautomaat voor de samenleving worden gezien.

9) Welke uitdagingen ziet u voor Enschede voor de toekomst, ook op economisch gebied?

We willen de stad niet verder meer uitbreiden, maar al onze energie in de bestaande voorraad stoppen. De nieuwbouw die we plegen moet ook een echte meerwaarde hebben binnen een bepaald gebied, we gaan niet meer zomaar bouwen om het bouwen. We willen gebiedsgericht te werk gaan. We gaan ontwikkelen naar aanleiding van een analyse over wat dat betreffende gebied nu specifiek nodig heeft. Vanuit Den Haag en Brussel zijn in de nabije toekomst wellicht ook nog interessante ontwikkelingen te verwachten. Daarnaast mogen wij straks niet als enige partij risico dragen voor projecten, 2/3 moet voor andere partijen zijn. Dit heeft effect op onze ruimte, onze expansiemogelijkheden. Dus vanaf nu moet eigenlijk elke woning raak zijn als het ware. Ook op duurzaamheid wordt veel ingezet in de toekomst.

Wat voor effect kan de komst van het vliegveld voor de stad hebben?

Het kan belangrijk worden voor de gemeente. Als je via die weg bedrijven kunt binnenhalen, zal dit zeker een paar duizend banen opleveren. Ik vlieg zelf veel privé en als je daar rondloopt en ziet wat daar voor infrastructuur ligt...Volgens mij was het voorheen een van de meest uitgeruste bases van Nederland, qua voorzieningen etc. Daarnaast is de ligging ten opzichte van de A1 ook goed. Als je het nu niet doet, dan gebeurt het nooit.

Interview met de heer A. Post jr. (Post jr. makelaars), gehouden op 14 december 2009

1) Kun je ter introductie iets meer vertellen over jouw organisatie en je rol daarbinnen?

Ik ben makelaar. Mijn dagelijkse werkzaamheden zijn erg divers. Zelf verkoop ik heel weinig huizen. Ik adviseer heel veel aannemers en ontwikkelaars over nieuwbouwposities, bedrijven over huisvestingsproblemen en particulieren uiteraard ook. We hebben in totaal zes vestigingen dus die stuur ik alle aan. Daarnaast ben ik voorzitter van de NVM in deze regio en ben ik betrokken bij MKB Enschede. Dit is een initiatief van MKB Oost om in elke stad ondernemersverenigingen op te richten. Doel is om zaken die naar de gemeente gecommuniceerd moeten worden te bundelen, bijvoorbeeld op het gebied van bereikbaarheid en veiligheid. Daarnaast wordt aandacht besteed aan het gezamenlijk inkopen van allerlei zaken. Enschede is een stad waar de werkgelegenheid waarschijnlijk vanuit het MKB moet komen. Wanneer er meer met elkaar genetwerkt wordt, moet daar resultaat uit kunnen komen. Nu worden gesprekken met de gemeente vaak ingestoken op ambtenarenniveau, maar wij denken dat dit op deze manier ook op politiek niveau kan.

2) Wat is je relatie van de stad Enschede?

Ik ben hier geboren, opgegroeid en een heel enthousiaste bewoner van deze stad, van Twente eigenlijk. Ik ben heel erg trots op deze streek en deze stad. Vroeger waren wij hier een beetje ondergesneeuwd ten opzichte van het westen, maar je ziet steeds meer het besef komen bij de bewoners van Enschede dat wij hier alles hebben en soms nog meer dan in het westen. Dan heb ik het over de natuur, we hebben alles op het gebied van cultuur (muziekcentrum, muziekkwartier, schouwburg), op het gebied van opleidingen hebben we alles van het laagste naar het hoogste niveau, op het gebied van sport hebben we alles, tot op een hoog niveau.

Daarnaast hebben we een fantastische ligging ten opzichte van Duitsland, Bentheim ligt op 15 minuten. Het wonen is in Duitsland goedkoop, maar hier in Twente ook. Het is hier een perfecte omgeving om te wonen. Ik denk dat dit na Amsterdam de leukste stad van Nederland is om in te wonen. Ik zou nergens anders willen wonen.

3) Wat kenmerkt volgens jou het DNA van Enschede, het eigene van de stad?

De kreet 'vernieuwend' past goed bij deze stad. Als je kijkt wat er de laatste tijd allemaal gebeurd is in Enschede, dan is dat onvoorstelbaar. Het Masterplan van de binnenstad is hier een voorbeeld van. Je hebt nu het winkelhart, aan de noordkant het cultuurhart en daar tussenin zit het uitgaanshart. Ik vind Enschede op zich een heel leuke stad, maar het heeft wel leuke plekjes. Daarnaast is Roombeek een erg inspirerende omgeving. Op en rond de UT gebeurt ook van alles en nog wat. Naast vernieuwend vind ik het ook een verrassende stad. In mijn vak kom ik ook steeds meer mensen tegen die de Randstad verlaten, die hun baan daar opzeggen om hier te komen wonen en werken. Het is minder druk en men ervaart het hier toch wel wat plezieriger wonen en de mensen worden vriendelijker ervaren. Daarnaast heb ik het idee dat het arbeidsmoraal hier ook nog wat beter is dan in het westen. Loyaliteit naar elkaar en naar de werkgever, op tijd komen en niet te vaak ziek zijn, dat kenmerkt de Enschedese werknemer. De mensen hier hoeven niet zo te pronken met hun geld. Er zit hier wel veel geld, maar als men al een Ferrari koopt haalt men hem liever niet uit de garage. Uit onderzoek van een aantal jaar geleden bleek dat in Enschede op drie na de meeste miljonairs woonden. Men ziet Enschede vaak als een armoedige stad. Nu is dit deels ook wel zo, er zijn heel veel mensen die niet aan het arbeidsproces deelnemen. Het blijkt ook heel moeilijk om deze mensen weer aan de slag te krijgen. Daarop aansluitend vind ik dat we een tekort hebben aan hoger opgeleiden. Dat klinkt raar, met de aanwezigheid van UT en Saxion, maar het is wel zo. De hoger opgeleiden vinden hun baan in de Randstad, hebben de hogere inkomens en dat vind je in alles terug. Dit komt terug in het soort mensen dat je hier in de stad aantreft en welke winkels hier zijn. Dit kan alleen opgelost worden door bedrijven aan te trekken en de komst van de luchthaven Twente kan hier zeker aan bijdragen. Verplaatsing van werkgelegenheid naar het oosten van Nederland kan veel problemen oplossen, zowel hier als in het westen.

4) Hoe valt, vanuit jouw perspectief de ontwikkeling van Enschede in de afgelopen decennia te kenschetsen?

In de jaren '60 en '70 is vooral in de sociale markt gebouwd. In wijken als de Wesselerbrink, Stroinkslanden en Helmbroek daar is vooral rijmatig of gestapeld in de sociale sfeer gebouwd. We zitten hier in Enschede nu op 50% eigen woningen. De rest is vooral sociale huur. De gemeente heeft de laatste jaren ingezet op de wat duurdere bouw en heeft daarbij naar mijn mening de onderkant van de markt een beetje uit het oog verloren. De woningmarkt zit een beetje vast, mede doordat woningcorporaties gemiddeld 300 woningen per jaar op de markt plaatsen, waardoor andere woningen in hetzelfde segment moeilijker verkocht worden en er geen doorstroming plaatsvindt. Gelukkig is het de laatste jaren wel weer mogelijk om zelf grond te kopen en hier op te gaan bouwen. Daarnaast is er de afgelopen jaren te veel gestapeld gebouwd. Er zijn veel mooie plannen ontwikkeld, waardoor de nieuwbouw weer gaat concurreren met de bestaande bouw. Naar mijn mening houdt de gemeente iets te veel vast aan duurdere woningen. Zij vinden dat mooi en denken dat daarmee een bepaald publiek naar Enschede komt. Daarnaast is er teveel op

verkeerde locaties gebouwd. In Glanerburg, onze VINEX locatie, zijn 5000 woningen bijgebouwd, maar niet iedereen wil daar wonen. Dan zit je dus met een probleem. Het zou beter zijn ook in te zetten op starters, zoals in Zwolle is gedaan. Ook om meer werkgelegenheid op langere termijn te creëren. Ik hoop dat er in de komende tijd verandering in komt. Een kans voor de toekomst vormt de luchthaven. Als die doorgaat komt daar ontzettend veel grond bij en dat is nu een locatie waar de mensen wel graag willen zitten. Er zou dan gekeken moeten worden of daar met een andere manier mee omgegaan zou kunnen worden in plaats van het alleen maar realiseren van dure kavels. Wat mij betreft mag men best ambities tonen met betrekking tot het inwoneraantal. We hebben nu ongeveer 158.000 inwoners, dit mag best 180.000 worden van mij, waarom niet? Als je dat wil, moet je bouwen wat mensen willen. Dit betekent dat je betaalbare woningen aan de onderkant van de markt moet bouwen. Op dit moment is het aanbod heel eenzijdig en er wordt maar aan een kant van de stad gebouwd. De bevolking in Enschede is op precies de tegenovergestelde manier opgebouwd, als waarvoor er nu woningen gebouwd worden. Enschede is een aantrekkelijke stad, niet qua uitstraling maar wel wat we allemaal te bieden hebben. Maar de meeste nieuwe huizen worden opgevuld door Enschedeërs.

Daarentegen heeft de gemeente de stadsmarketing wel goed opgepakt. Het stedelijke van de stad Enschede werd uitgestraald naar de eigen bevolking. Op deze manier kunnen je 'unique selling points' via je eigen bewoners uitgedragen worden. FC Twente helpt ons daarbij op dit moment enorm.

5) In hoeverre is de historische ontwikkeling van Enschede terug te zien in de hedendaagse stad?

Ik denk dat de veerkracht van deze stad enorm is. Vroeger was 90% van de mensen werkzaam in de industrie en nu nog 9%. Binnen een generatie is dat omgebogen, dat is erg knap. Er zijn natuurlijk nog altijd veel werklozen, de textiel is hier wel de oorzaak van. Maar de overheid heeft er goed aan gedaan om ITC hierheen te halen, de UT gesticht, de stichting Leerplanontwikkeling hierheen gehaald. Daarnaast hebben wij het grootste niet-universitaire ziekenhuis van Nederland. Vanuit de UT zie je toch wel een hoop bedrijfjes ontstaan van mensen die hier na afstuderen zijn gebleven. Als je een generatie verder bent zullen dit er nog veel meer zijn. De werkloosheid vind je in sommige wijken ook terug, de leefbaarheid is hier minder.

Is het textielverleden letterlijk nog terug te zien in de stad?

Zoals ik al eerder zei is het aantal miljonairs in deze stad groot, dit zie je vooral om de stad heen: hier staan prachtige huizen. Hier wonen mensen met oud Twents geld, maar daarnaast ook mensen met nieuw Twents geld. Dat heeft volgens mij voor een deel te maken met de arbeidsmoraliteit: niet lullen maar poetsen. De gemeente Enschede heeft de oude textiel fabrieken opgekocht en er hebben veranderingen kunnen plaatsvinden op deze plekken. Er is daardoor fysiek wel te weinig overgebleven. Er stonden hier schitterende panden aan de rand van de stad: Jugendstil – woningen, fabrikantenvilla's daar is helaas niet genoeg van over gebleven. Omdat we daarnaast medio 19^e eeuw een allesverwoestende brand hebben gehad, is er van voor die periode ook weinig meer over. Er is hier goed geld verdiend tijdens de textielperiode, maar dit ging maar naar een klein deel van de bevolking. Naar mijn idee waren de textielbaronnen ook niet de meest sociale werkgevers.

Is er, doordat de arbeiders destijds klein gehouden werden, sprake van een mindere ondernemingsgeest in deze stad?

Die cultuur van in loondienst gaan is hier nog wel aardig aanwezig ja. Mensen om mij heen zijn allemaal ondernemer en daarmee initiatiefrijk, maar ik denk dat er een grote groep is die liever in loondienst werken.

6) In hoeverre is een stad via beleid maakbaar volgens jou?

De rol van de lokale overheid kan geweldig bepalend zijn. We hebben hier een heel links stadsbestuur, dat heel rechts heeft doorgepakt. Veel mensen waren tegen het Masterplan voor de binnenstad, maar nu het eenmaal gerealiseerd is, is iedereen dolenthousiast. Dat doorpakken moet je als stad natuurlijk wel durven. Dat doen ze ook ten aanzien van Roombeek en het Muziekkwartier, ik vind dat een goede ontwikkeling. Ik denk dat er geen stad in Nederland is die zo vernieuwd is de laatste jaren. De ontwikkelingen spreken een bepaalde ambitie uit. Hengelo was vroeger de stad van deze regio, daar vond de grote industrie plaats. Daar gingen ook de textielingenieurs wonen, waardoor het een hoogopgeleide stad werd. Daarnaast waren daar betere winkels en keurige mensen. Enschede was de arme arbeidersstad. Binnen een periode van vijftien jaar zijn die rollen compleet omgedraaid. Er was sprake van dat er een dubbelstad zou komen, maar de Hengelose bevolking wilde niet. In de jaren erna hebben er allerlei positieve ontwikkelingen plaatsgevonden in Enschede. Tegelijkertijd is de gezelligheid uit de Hengelose binnenstad verdwenen.

7) Welke uitdagingen voor de stad Enschede zie je voor de toekomst?

Ik denk dat wij op het punt van doorbraak staan in de nanotechnologie, dat zou heel goed zijn voor de stad. En hier kan heel veel werkgelegenheid uit komen. Daarnaast denk ik dat het een goede zaak zou zijn wanneer de luchthaven hier komt. De combinatie van de UT, de luchthaven, de bereikbaarheid tussen de twee rijkswegen met daarnaast de Duitse grens vlak achter ons, met het Ruhrgebied met 20 miljoen mensen is fantastisch. Twente als gebied tussen Rotterdam aan de ene kant en het Ruhrgebied aan de andere kant; daar zie ik veel mogelijkheden. Dat goede bedrijven zich dan hier willen vestigen. Dat is het probleem van deze regio. We zetten in op bedrijven (bijvoorbeeld in het verleden Ericsson en Polaroid), maar als die weggaan, laten ze ook een hoop ellende achter. Als Nederlandse bedrijven zich tegenwoordig in Ierland vestigen, kunnen ze zich ook wel in Twente vestigen. Ik zie daar heel grote kansen. Er zijn hier nog een boel mensen die nog aan het arbeidsproces kunnen meedoen. Daarnaast is de bereikbaarheid goed, het leefklimaat goed, het cultuuraanbod goed et cetera. Bedrijven kijken als het om vestigingsklimaat gaat volgens mij naar het fiscale klimaat, dat is in heel Nederland hetzelfde. Dit zou je nog kunnen stimuleren met subsidies, maar voor de rest hebben we hier alles. Je hebt goed opgeleide mensen, de UT, Hogeschool, ROC, het wonen is betaalbaar (helemaal net over de grens): het vestigingsklimaat is goed hier. En door het aantrekken van bedrijven zal het werkloosheidsprobleem verminderd worden. Dit kan niet alleen via groei van binnenuit. De basis is hier inmiddels gelegd en de stad heeft een enorme potentie om te groeien.

2. Tilburg³²

Interview met de heer A. Walda (Kamer van Koophandel Brabant), gehouden op 30 november 2009

1) Wat is uw functie?

Ik ben senior beleidsadviseur bij de Kamer van Koophandel Brabant. Deze Kamer gaat over het gedeelte van Brabant waar Den Bosch, Tilburg en Eindhoven gelegen zijn. West-Brabant hoort weer bij de KvK Zuid-West Nederland. Mijn accountgebied betreft Tilburg samen met enkele randgemeenten, ik ben hier het eerste aanspreekpunt voor. De kern van mijn werkzaamheden wordt duidelijk door een voorbeeld. Kort geleden ben ik met ondernemersverenigingen om de tafel gegaan om een aantal kernpunten op te stellen die volgens de ondernemers van belang zijn voor een goed ondernemingsklimaat in de stad. Dit kan als input dienen voor de politieke programma's van de diverse partijen. Ook tijdens het schrijven van de partijprogramma's houden wij een vinger aan de pols, wat wordt er nu echt gedaan met onze voorstellen?

Is het een soepel proces om de diverse belangen van de ondernemers samen te voegen in een aantal concrete voorstellen?

Ja, het kan als vrij verwonderlijk worden gezien, maar dit gaat vrij soepel. Het blijkt toch dat ondernemers veelal dezelfde belangen hebben. Verder coördineer ik ook het beleid van de Kamer op het gebied van veilig ondernemen. Mijn werkzaamheden zijn dus erg divers. Ik ben ook secretaris van het Regionaal Platform Criminaliteitsbeheersing Midden- en West Brabant. Ik ben echt een generalist. Als er dieper op de materie ingegaan dient te worden dan roep ik een specialist erbij.

2) Wat is uw relatie met de stad Tilburg?

Ik heb best wel een uitgebreide historie met de stad Tilburg, vandaar dat ik ook wel blij ben dat het accountmanagement van deze stad in mijn takenpakket zit. In 1970 ben ik hier vanwege studie (sociaal-culturele wetenschappen) komen wonen en na het afstuderen blijven hangen. Eerst ben ik coördinator buitenschools leren geworden op een ROC. Vanuit die functie ben ik veel in contact gekomen met ondernemers en vanzelf die hoek een beetje opgerold. Vanaf 1994 ben ik woonachtig in Hilvarenbeek, een naburig dorp. Ik ken de stad daarom erg goed. De mentaliteit van de gewone burgers in de buurtcafés die ken ik erg goed. Maar ook de studentwereld, allerlei culturele circuits, ik heb een sterke affiniteit met de stad.

3) Wat verstaat u onder het DNA van de stad Tilburg? Wat kenmerkt de stad ten opzichte van andere steden?

Tilburg wordt gekenmerkt door een specifieke mentaliteit. De Tilburger blaast niet hoog van de toren. Aan de andere kant laat hij zich ook echt niet ondersneeuwen. Hij weet heel goed wat hij doet en is bescheiden. Op een heel subtiele manier laat hij wel weten dat je hem niet voor de gek kunt houden. Ook klopt de Tilburger zichzelf niet snel op de borst en uit daarom ook niet snel dat hij trots is op de eigen stad. Van oudsher is dit een arbeidersstad en is de gemiddelde Tilburger redelijk armoedig. Zelfs ten aanzien van andere steden in de regio zoals Den Bosch en Eindhoven

³² Dhr. E. Lichtenberg (gemeente Tilburg) heeft geen toestemming gegeven het uitgewerkte interview in deze bijlage te plaatsen

is men in Tilburg nog bescheiden. Dit heeft mede te maken met het feit dat men tegen die steden opkijkt.

Vanuit de textielindustrie heb je hier nog wel de gereedschapsmakerijen, instrumenten – en machine maakbedrijven. Dat zit er hier van oudsher in. Slimme oplossingen bedenken, innovatief zijn hoort hier ook bij. Daarnaast heeft het onderwijs zich sterk ontwikkeld.

4) In hoeverre komt het eigene, het DNA van Tilburg terug bij de activiteiten die de KvK ontplooid? Bestaat 'de Tilburgse ondernemer' en zo ja, hoe valt deze te definiëren?

Als we spreken over 'de Tilburgse ondernemer' dan heb ik wel iemand op het oog die wat mij betreft dat jasje past. Dat is de voormalige voorzitter van de KvK Midden-Brabant, Jan Melis. Hij heeft de fractie van het CDA in de gestaat 'de Tilburgse ondernemer' en zo ja, hoe valt deze te definiëren? Als we spreken over 'de Tilburgse ondernemer' dan heb ik wel iemand op het oog die wat mij betreft dat jasje past. Dat is de voormalige voorzitter van de KvK Midden-Brabant, Jan Melis. Hij heeft de fractie van het CDA in de gemeenteraad geleid, heeft een ijzergieterij in Tilburg en is tot voor kort voorzitter van het CDA in de Provinciale Staten geweest. Deze man is een typische vertegenwoordiger van de Tilburgse industrie. Hij heeft ast, wat in de onderlaag van de stad aanwezig is. Vooral muziek en dans zijn al jaren prominent aanwezig in de stad.

Dus de aanwezigheid van de creatieve industrie is iets dat tot erg ver teruggaat?

Ja, dat is al erg lang aanwezig in de stad. Dit heeft mede zijn oorsprong in de fanfaren, harmonieën alsmede de aanwezigheid van de Kunsthogeschool. Het werk van de studenten werd lange tijd als onbelangrijk beschouwd, maar ze hebben wel allerlei clubs en samenwerkingsverbanden in het leven geroepen die heel bepalend zijn. Wanneer je een enkele keer in Tilburg komt, zie je dat niet meteen, maar wanneer je 'dieper indaalt in de stad' dan ga je die verbluffende veelzijdigheid in de artistieke sfeer ontdekken.

5) In hoeverre komt de historische (economische) ontwikkeling van de stad Tilburg terug in de huidige economische structuur?

Fijnmechanica, bankwerken, vliegtuigmotoren: deze subsectoren hebben hier nog een stevige basis en deze komen voort uit een achtergrond van textielmachinefabrieken.

Is de Tilburgse economie in de loop der jaren gediversifieerd?

Die eenzijdigheid van vroeger is doorbroken en er is in eerste instantie heel veel werkloosheid door ontstaan. In plaats van deze monocultuur heeft zich een heel brede economie ontwikkeld, die minder gevoelig is voor economische neergang. Daarnaast is er nu geen sprake van een eenzijdig arbeidspotentieel in de zin van alleen maar laagopgeleiden. De aanwezigheid van de Universiteit en de Hogeschool werpt wat dat betreft haar vruchten af.

6) Welke factoren zijn belangrijk geweest in het ontwikkelingsproces van de stad Tilburg?

Ik denk dat de invloed van de overheid wel groot is geweest. Er zijn enorme bedrijventerreinen aangelegd waar het aantrekkelijk was voor bedrijven om zich te vestigen en waar daadwerkelijk ook veel bedrijven zich hebben gevestigd. Hierdoor is de economie ook enorm verbreed. Toeleveranciers van de textielindustrie, zijn met het wegvallen van deze industrie gedwongen geweest om hun diensten niet slechts aan een afnemer te leveren, maar aan een veelvoud van afnemers. Die beweging

heeft er ook voor gezorgd dat die diversiteit ontstaan is. In Eindhoven gebeurt dat op dit moment ook. Philips gaat steeds mondialer denken en daardoor moeten hun toeleveranciers hun blik afwenden van Philips en kijken naar andere mogelijkheden. Dat geeft een enorme spin-off, een enorme kracht. Dus zowel vanuit de industrie zelf als vanuit de gemeente die erg goed gefaciliteerd heeft en de stad heeft omgebouwd tot een moderne stad. Het intellectuele klimaat in de stad door de aanwezigheid van hoger onderwijs heeft ook zijn invloed gehad. Ook vanuit de medische sector heeft Tilburg altijd een aantal speerpunten gehad, die nu tot gevolg hebben dat er een grote werkgelegenheid in deze sector is.

Hoe is de relatie tussen het bedrijfsleven en de Universiteit van Tilburg?

Die is heel lang eigenlijk niet aanwezig geweest. En nog altijd kunnen we niet spreken van een hele innige relatie. Het is een topuniversiteit in de menswetenschappen, maar die toptalenten zijn compleet footloose, de hele wereld is hun thuis, dat heeft amper iets met Tilburg te maken. Dat is een gevaar en ook een probleem. De laatste jaren is wel gewerkt aan een MKB-loket voor bedrijven die vragen hebben. Door de Kamer wordt er samen met ondernemers aan gewerkt om ondernemerschap prominenter aanwezig te krijgen in de curricula van de universiteit en hier spin-offs van te creëren. Ook is de naam veranderd van Universiteit van Brabant naar Universiteit van Tilburg. Dit is mede gedaan om een afstraling van de universiteit naar de stad te bewerkstelligen. Het is zeer belangrijk voor de stad dat hier een aantal hoog opgeleiden mensen wonen en ook het nodige inkomen hebben. Dit mede omdat Tilburg een stad is met een betrekkelijk arme achtergrond.

7) Vanuit het perspectief van de KvK, hoe valt Tilburg te definiëren ten opzichte van andere steden in Nederland en Brabant? Welk type bedrijven vestigt zich hier het meest en/of is al aanwezig?

Ik neem binnenkort plaats in een adviescommissie die bekijkt welke bedrijven zich kunnen vestigen op het nieuwe bedrijventerrein T-58 aan de rijksweg A58. Hierbij wordt ook gekeken naar de motieven waarom het bedrijf zich hier vestigen. Niet zomaar elk bedrijf wordt toegelaten. Het moeten bedrijven zijn die passen in dat concept.

Wordt er ook ingezet op specifieke sectoren bij het faciliteren van nieuwe bedrijven?

Bij T-58 bijvoorbeeld wil men 'State of the Art' bedrijven hebben die niet vervuilend zijn, een hoge toegevoegde waarde hebben en die een visitekaartje zijn voor de stad. Die willen ze graag bij elkaar hebben op dat mooie nieuwe terrein.

Hoe verhoudt Tilburg zich op dit gebied ten opzichte van andere steden in de regio?

De dienstverlenende sector is niet groot in Tilburg, in tegenstelling tot een stad als Den Bosch, daarom hebben wij ook geen uitgebreide kantorenmarkt hier. Maar de gemeente probeert wel de kantorenvorraad op te trekken, zodat het aantrekkelijker wordt voor die specifieke bedrijven om hier naartoe te komen. Daarnaast is men bezig om een themabedrijventerrein in te richten gericht op vliegtuigonderhoud, nabij de vliegbasis Gilze-Rijen. Alle luchtmachthelikopters van Nederland zijn sinds kort geplaatst op deze vliegbasis. We hopen hier op deze manier verwante industrie bij te krijgen.

8) Dient de stad zich af te zetten tegen andere steden op dit gebied (profilering)?

Vanuit de Kamer van Koophandel is er wat dat betreft geen specifieke koers voor Tilburg. Maar voor Midden-en Oost-Brabant willen we wel proberen aan te haken op Pieken in de Delta. We kijken dan wat we hier hebben dat kan aanhaken op die geldstroom uit Pieken in de Delta, middels 'De Ideale Connectie'. Als Midden-Brabant moet je dan iets zijn, en dat geven we dan vooral vorm. 'Wat is Midden-Brabant?', speelt hierbij een belangrijke rol. En we kijken dan met name naar innovatie bij ondernemers en we versterken de samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven met prominente projecten, parkmanagement en centrummanagement. We trachten de communicatiefunctie van de regio te versterken. In dat kader vond ik het 'Comeback Cities' congres erg interessant, omdat je dan ook iets centraal stelt wat niet geïmporteerd is. De Kamer is nu bezig aan de hand van de vier O's (ondernemers, overheid, onderwijs en onderzoek) zich meer te positioneren tussen deze verschillende 'krachtvelden' in plaats van zich louter te richten op de ondernemers. We willen meer als verbindende kracht opereren.

'De Ideale Connectie' vestigt de aandacht op drie dingen: logistics, life sciences en leisure. En daarvan is leisure de belangrijkste. Tilburg zit midden in het concept 'leisureboulevard, iets wat precies pas in de trends die er op dit moment zijn. Omdat hier grote recreatieparken zijn en Tilburg een stad van vertier is, wordt veel ingezet op leisure. Dat is iets waar Tilburg en omgeving zich mee wil onderscheiden. De inzet op logistics komt ook niet uit de lucht vallen. Dit komt nog voort uit de textielindustrie. De textiel werd naar Frankrijk gebracht en op de terugweg moest er lading meegebracht worden en werd er vooral wijn uit Frankrijk geïmporteerd. Breda profileert zich heel sterk op het gebied van logistiek, maar eigenlijk heeft Tilburg net zoveel. Ook wordt het Wilhelminakanaal verbreed zodat containerschepen tot diep in de stad hun lading kunnen lossen. Containers uit Rotterdam kunnen hier dan worden overgeslagen en daar heeft Rotterdam ook voordeel bij. Life sciences betreft meer de zachte kant van de harde medische technologie uit Eindhoven. Het gaat dan om de toepassing van deze technologie.

9) Welke rol kan lokaal beleid spelen bij economische structuurveranderingen in een stad? En welke rol heeft beleid in de afgelopen decennia gespeeld bij de ontwikkelingen van de stad?

Men denkt altijd wel dat men bij de overheid een grote invloed heeft en soms doen ze zelfs nog niet eens genoeg, maar uiteindelijk zijn het toch de toevalstreffers die de ontwikkeling bepalen. En dan wijkt opeens het beleid. Zolang ze die toevalstreffers maar binnen kunnen halen. Een voorbeeld hiervan is de mogelijke vestiging van een mall hier in Tilburg. Amerikaanse beleggers wilden hier een mall realiseren, maar het lokale beleid gaf daar eigenlijk geen ruimte voor. Maar toen die kans er kwam, heeft het gemeentebestuur erg veel gedaan om de vestiging te realiseren. Dit is heel omstreden geweest, vooral voor de binnenstad. Men heeft hier een referendum over gehouden en toen heeft een nipte meerderheid tegen gestemd. Nu is het van de baan. Zo'n ontwikkeling zou echter wel goed binnen die leisure boulevard gepast hebben. Dit soort dingen kunnen erg bepalend zijn voor de ontwikkeling van de stad. Net zoals de vestiging van Fuji in de jaren '70. De gemeente heeft de ruimte gecreëerd dat zo'n bedrijf zich hier kon vestigen. Fuji had goed water nodig voor het ontwikkelen van foto's, dat hebben wij in overvloed.

10) Welke uitdagingen ziet u voor Tilburg voor de toekomst, ook op economisch gebied?

Via de Ideale Connectie willen we Tilburg en omgeving een situatie creëren op alle drie de O's, waarbij de overheid, de onderwijsinstellingen en de ondernemers zo goed samenwerken dat bedrijven die hier binnenkomen een aanspreekpunt hebben en dat ze direct de juiste informatie krijgen. Dit is heel erg toegespitst op leisure, met als uiteindelijk doel dat wanneer er internationaal gesproken wordt over de vestiging van attractieparken dat je dan niet om deze streek heen kunt. Die ontwikkeling wordt gezamenlijk gefaciliteerd. Daarbinnen zit ook de leisure-academy, dit is een koppeling van opleiding aan de NHTV in Breda en een aantal departementen van de Universiteit hier. De infrastructuur wordt aantrekkelijk gemaakt voor binnenkomende bedrijvigheid.

Ook vanuit de creatieve hoek mogen we veel in de toekomst verwachten. Het museum voor moderne kunst (De Pont) kent bijna niemand. Daarnaast kan de connectie met de medische kant meer uitgebuit worden. Vooral het scheppen van voorwaarden en het intergemeentelijk samenwerken, dat zijn de verbeterpunten.

Interview met de heer J. van der Meulen (Woningcorporatie TBV Wonen), gehouden op 30 november 2009

1) Wat is uw functie?

Ik ben beleidsadviseur op het gebied van Volkshuisvesting. Van oorsprong ben ik bouwkundig ingenieur.

2) Wat is uw relatie met de stad Tilburg?

Ik werk hier al 15 jaar. 8,5 jaar binnen TBV Wonen en daarvoor was ik coördinator bij Bewonersondersteuning Tilburg.

3) Wat verstaat u onder het DNA van de stad Tilburg? Wat maakt de stad zo speciaal, ook in relatie tot andere steden in de regio en in de rest van Nederland?

Als eerst zou ik zeggen: moderne industriestad naar de welbekende slogan die door de stad zelf gehanteerd is. Oud en nieuw gaan samen. De historie van de textielindustrie. Van de textielindustrie an sich is natuurlijk weinig meer over, maar ruimtelijk gezien is die invloed zeker nog merkbaar. Diensten, logistiek en innovatieve industrieën die zich hier gevestigd hebben bepalen nu het beeld.

Ziet u daarin een link met de vroegere wolindustrie?

Eigenlijk niet. Die breuk is in de zeventiger jaren echt wel keihard geweest. In Manchester is te zien dat er binnen het industrieel erfgoed allerlei nieuwe activiteiten zijn ontplooid. Op welke manier is dat in Tilburg het geval? In de jaren '70 is veel gesloopt, met name textiel fabrieken. Dit is aan de lay-out van de stad goed te zien. Op plekken waar vroeger fabrieken stonden, is er nu sprake van 'brommelwerk'. Er is geprobeerd iets van te maken. Een ander historisch aspect van Tilburg is de religie. Er zijn hier erg veel kloosters aanwezig en deze staan nu leeg omdat er weinig interesse is om kloosterling te worden. Wij zijn één van de organisaties die deze kloosters opkoopt, het monumentale deel behoudt en opknapt en de grond eromheen ontwikkelt tot nieuwbouw. In Tilburg zijn veel van dit soort voorbeelden voorhanden. De stad heeft een redelijk monumentenbeleid ontwikkeld. Bij de conservering van deze monumenten spelen corporaties ook een grote rol.

4) In hoeverre komt, voor zover u dat kan beoordelen, de historische economische ontwikkeling van Tilburg in de huidige stad terug en waar is dat aan te zien?

Je ziet dat wij als woningcorporaties toch min of meer het stokje overnemen van de projectontwikkelaars. Dit komt mede doordat bij woningcorporaties vooral een anticyclische beweging zichtbaar is. Wanneer het zoals nu economisch slechter gaat, voeren wij juist de investeringen op. Het valt op dat bij ons de verkoop van woningen eigenlijk nauwelijks terugloopt in deze tijden. Dit heeft echter volgens mij wel te maken met het feit dat wij vooral woningen aanbieden in de laagste prijscategorie. Tilburg heeft een groot overschot aan appartementen en er zit op dit moment een rem op nieuwbouwprojecten. Er is al een groot aanbod en op dit moment loopt de vraag natuurlijk ook nog terug.

5) Wat is uw visie op de ontwikkeling van Tilburg in de afgelopen decennia en welke factoren hebben een belangrijke rol gespeeld bij de economische ontwikkeling van Tilburg in de afgelopen decennia?

De ligging van de stad is erg belangrijk. Tilburg is van oudsher als een kruispunt van oost-west en noord-zuid. Dit zie je nog steeds terug in de logistieke sector in Tilburg. Er zitten veel vrachtwagenbedrijven, die zitten hier niet voor niets. Hoe de dienstensector is ontstaan weet ik niet. De wijnhandel komt ook voort uit het verleden, hier is een relatie met de kloosters en de ligging zichtbaar (miswijn).

We hebben het nu vooral over de ligging van de stad gehad. Welke rol heeft de aanwezigheid van de Universiteit en Hogeschool gehad?

Die is er wel, maar niet manifest. Het is niet iets wat je direct in de ruimte terugziet. Wel in de zin van dienstverlening, bekende instituten bij de universiteit. In hoeverre dat een rol speelt weet ik niet. Wat wel een grote rol heeft gespeeld in de ontwikkeling van Tilburg is het zogeheten 'Tilburgse model', waarbij de gemeente als een bedrijf gerund wordt. Gemeenten waren vroeger verkokerde instituten, maar hier wordt de gemeente als een bedrijf gerund, waarbij een aantal specifieke onderdelen benoemd worden en die worden bedrijfsmatig gerund. Tien tot vijftien jaar geleden was Tilburg hier uniek in, zelfs in de wereld.

En de resultaten zijn hier ook naar?

Door op deze manier te werken creëer je efficiency en dit heeft tot gevolg dat er een veel groter budget is voor een aantal zaken. Opvallend is dat de stad qua inkomens relatief laag scoort, terwijl de stad op het gebied van voorzieningen juist weer heel hoog scoort. Tilburg heeft daarnaast een hele grote voorraad betaalbare woningen. Ondanks dat Tilburg de 6^e stad van Nederland is, is er geen sprake van problematiek zoals een overspannen woningmarkt. Er is genoeg aanbod.

6) Welke invloed heeft de economische ontwikkeling van Tilburg op de Tilburgse woningmarkt gehad? In hoeverre ziet u dat er een relatie bestaat tussen de ontwikkeling van de woningmarkt enerzijds en de ontwikkeling van de economische structuur anderzijds? Merkt u een aanwas van mensen die niet of juist wel uit de regio komen?

Ik denk dat Tilburg in die zin weinig afwijkt van steden met een vergelijkbare grootte. Onze Vinex-locatie, De Reeshof, trekt zowel mensen van binnen als van buiten de stad.

Hoe kan Tilburg geanalyseerd worden ten opzichte van andere Brabantse steden in de regio. Is hier sprake van aanvulling of concurrentie? Vanuit

mijn woonsituatie in Eindhoven weet ik dat de benaderbaarheid van de gemeente in Tilburg vele malen groter is dan die in Eindhoven. En dit speelt op alle niveaus.

Hoe zit het met de leefbaarheid in delen van de stad? In 2007 kwam in het nieuws dat de wijk Jeruzalem de armste wijk van Nederland zou zijn. Welke ontwikkelingen spelen op dit gebied?

Onze collega's bij Tiwos hebben de meeste huizen in bezit in deze wijk. Het eerste idee was om veel huizen in de wijk te slopen, maar na veel tegenstand vanuit de bevolking is besloten om de wijk (en de betreffende huizen) in overleg met de bewoners op te knappen. Ik ben niet op de hoogte hoe de situatie nu is met betrekking tot de inkomens. Het is nu min of meer 'aandachtswijk af'. Er zijn andere wijken die nu de aandacht verdienen. In veel gevallen is het dan wel zo dat het gaat om 50% echte problemen en 50% stigma. De gemeente Tilburg heeft echter geen Vogelaarwijken, dus via die weg komt er geen geld van het rijk onze kant op. Dit is naar mijn mening te danken aan de goede samenwerking tussen woningcorporaties en gemeente en dat wij als TBV Wonen altijd zijn blijven investeren in de wijken waardoor de problemen nooit erg groot zijn geworden. Eigenlijk hebben we soms het gevoel dat we gestraft worden voor het feit dat we het zo goed gedaan hebben.

7) Hoe ziet u de rol van de lokale overheid bij de ontwikkeling van Tilburg in de afgelopen decennia?

Die is best wel groot geweest. Gerrit Brokx uit Den Haag is hier burgemeester geweest en die had nog wat goodwill open staan aldaar en dat heeft zeker deuren geopend voor Tilburg. Hij heeft een solide basis aangelegd voor de stad. Ook burgemeester Vreeman heeft een hoop zaken geregeld.

En als we dan kijken naar lokaal beleid in z'n algemeenheid, hoe ver reikt de invloed van beleidsmakers dan volgens u?

Ik vind dat gemeenten wel erg de richting van de lokale economie kunnen sturen. Ik denk dat Tilburg dat toentertijd ook wel gedaan heeft door zichzelf te profileren als moderne industriestad en daarmee het wat suffige textielimago wat de stad altijd over zich heeft gehad wel van zich af heeft weten te schudden. De stad heeft zich gepromoot en gepresenteerd op heel veel verschillende vlakken. Natuurlijk doet een stad als Eindhoven dit ook, maar ik denk dat Tilburg op dit gebied al langere tijd goed aan de weg timmert.

Maar over het algemeen is te stellen dat de gemeente goed benaderbaar is. Ik kan de wethouder bij wijze van spreken uit zijn bed bellen. De lijntjes zijn dus kort, ik kan op goed niveau overleg plegen. Dat werkt als smeerolie in processen. Er zijn gemeenten die heel formeel optreden en altijd een aantal strikte procedures doorlopen voordat er een beslissing wordt genomen over een bepaald probleem, je hebt gemeenten waar 'ons-kent-ons' erg aan de orde is, ik denk hier bijvoorbeeld aan bij middelgrote Limburgse gemeenten. Hier zijn kerk, industrie en gemeenten drie handen op één buik om het allemaal maar even over één kam te scheren. En dan zijn er nog gemeenten die een bepaalde visie hebben en die beseffen dat bepaalde problemen in een vorm van gezamenlijkheid aangepakt dienen te worden.

8) Welke uitdagingen ziet u voor Tilburg voor de toekomst, ook op economisch gebied?

De stad moet oppassen dat het zichzelf niet vastgroeit. Wanneer we kijken naar de wijk De Reeshof is het geen goede ontwikkeling dat sommige mensen er drie kwartier over doen om het centrum van de stad te

bereiken. Qua vervoer valt daar nog wel iets te winnen. Daarnaast is aandacht blijven houden voor werk en scholing erg belangrijk denk ik. Dit zijn namelijk de grote pijlers onder stijging van een bepaald sociaal niveau. Wonen is wel goed geregeld in Tilburg, maar inkomen en opleiding zijn zorgenkindjes. Met name gaat het hier om mensen die onder de armoedegrens zitten.

Interview met de heer P. Hulskes (Van de Water Groep), gehouden op 13 januari 2010

1) Kun je ter introductie iets meer vertellen over deze organisatie en jouw rol daarbinnen?

Wij zijn een makelaarskantoor. We houden ons daarom bezig met alle facetten die met onroerend goed te maken hebben. Van de Water is nog altijd een familiebedrijf en we bestaan nu ruim dertig jaar. Nieuwbouw, nieuwbouwinitiëring, bedrijfshuisvesting, woningmakelaardij, assurantiën, hypotheeken en pensioenen zijn de activiteiten waar wij ons hier mee bezig houden. Ikzelf ben registermakelaar/taxateur, hier voor het kantoor in Tilburg. Samen met een collega houd ik me bezig met bestaande woningen en we hebben hier ook een grote nieuwbouwafdeling. Het kantoor in Tilburg bestaat twaalf jaar. Daarvoor verkochten wij al 3 à 4 jaar vanuit Oosterhout voor nieuwbouwlocaties in de nieuwbouwwijk De Reeshof. Op dit moment hebben wij zo'n 700 nieuwbouwwoningen in de verkoop en ongeveer 400 bestaande woningen, verdeeld over onze drie kantoren. Als je alleen naar Tilburg kijkt voor bestaande woningen hebben we het over gemiddeld 140 à 150 woningen. Per kantoor zitten twee makelaars op de bestaande bouw (totaal dus zes), twee hypotheekadviseurs, bedrijfsmakelaars ongeveer vier en nieuwbouw is altijd de grootste tak geweest. Hier zit een team achter die de projecten opstart en stuurt en makelaars die zich puur met de verkoop bezig houden. Daar zit ook een groot verschil tussen bestaande bouwmakelaars en nieuwbouwmakelaars. Een nieuwbouwmakelaar houdt zich echt alleen bezig met verkopen, bestaande bouwmakelaars houden zich ook bezig met taxeren, het hele traject van in verkoop nemen tot de daadwerkelijke verkoop eigenlijk. Doordat de nieuwbouwprojecten vaak redelijk groot van omvang zijn, is deze tak bij ons groter. In deze tijd is de nieuwbouw wat lastiger, omdat nieuwe projecten wat moeilijker van de grond komen.

2) Wat is je relatie van de stad Tilburg?

Ik ben een geboren en getogen Tilburger, maar woon nu in Oisterwijk. Ten behoeve van mijn studie heb ik een half jaar in Amsterdam en een half jaar in Lissabon gewoond, maar voor de rest ben ik hier dus niet weggeweest. Hiervoor heb ik zeven jaar bij een ander makelaarskantoor in Oosterhout gewerkt. Ik heb daar veel geleerd, maar ik denk dat het uiteindelijk voor een makelaar prettig is om in je eigen omgeving te werken. Dit vanwege je kennis, in mijn geval hoe de stad Tilburg is opgebouwd. In Oosterhout kon ik dat gevoel met de stad nooit echt opbouwen. De kennis over Tilburg en omliggende plaatsen heb ik al vanuit mijn jeugd. Toen ik hier in Tilburg kwam werken heb ik na een half jaar een vaktest gedaan, om registermakelaar te worden. Als onderdeel van deze test moet je een twintigtal vragen invullen. Deze zijn over het algemeen het moeilijkst van de test, maar dit was voor mij vrij gemakkelijk omdat ik veel feeling met de stad heb.

3) Wat kenmerkt volgens jou het DNA van Tilburg, het eigene van de stad?

Tilburg is vanuit het verleden echt een arbeidersstad, dat zie je ook nog terug in de bevolking. Ook zie je het textielverleden nog terug in musea en in bepaalde wijken. Daarnaast is het terug te zien in de manier waarop mensen reageren. Ze noemen Tilburgers vaak de Rotterdammers van Brabant: een grote mond met een klein hartje. Als ik het vergelijk met Breda en Oosterhout is Tilburg een stad die de laatste jaren erg in beweging is. Dat zie je terug in het centrum, maar voornamelijk in de uitbreidingsgebieden zoals De Reeshof. In de toekomst zal er echter alleen sprake zijn van inbreidingslocaties en geen echte uitbreidingen meer. Als alles voltooid is, wonen er 45.000 mensen in De Reeshof, dat is een kwart van de hele stad. Je ziet ook dat Tilburg in sommige zaken vooruitstrevend wil zijn. Zo'n gebouw als Westpoint, de hoogste woontoren van Nederland, is daar een voorbeeld van. Tilburg is volgens mij een stad die constant in ontwikkeling is en ook wel verder wil.

4) Hoe valt een Tilburger volgens jou te beschrijven?

Het label van 'grote mond, klein hartje' kan je natuurlijk niet op elke Tilburger plakken, dan stoot je mensen tegen het hoofd. Maar de verschillen met andere steden zie ik toch wel duidelijk terug. Als ik kijk naar Breda: dat zijn misschien toch iets meer de Bourgondiërs, de Amsterdammers van het zuiden. Je ziet ook hoe groter een stad als Tilburg wordt, hoe meer mensen van buitenaf komen wonen en hoe meer het beeld van 'de Tilburger' verandert.

Is er in de Reeshof sprake geweest van veel import van buiten de stad?

Ik hoor vaak dat mensen niet in De Reeshof willen wonen, omdat men dit gedeelte niet meer als Tilburg beschouwd. Vanuit Oisterwijk is het even ver naar het centrum van Tilburg. Uiteindelijk trekken toch negen van de tien mensen die kant op, omdat de prijzen binnen de ringbanen een stuk hoger liggen. Daarnaast is er daar vaak sprake van oudere panden waar nog veel aan moet gebeuren. In De Reeshof voldoen alle huizen aan de nieuwste eisen met betrekking tot isolatie etc., dus dat scheelt een hoop. Wanneer er nieuwe huizen bijkomen in De Reeshof is te zien dat deze in veel gevallen opgevuld worden door mensen die elders in De Reeshof wonen.

De mensen die in de Reeshof wonen, waar werken zij met name?

Ik vermoed dat deze mensen zowel in als buiten de stad werken, maar dat durf ik niet met zekerheid te zeggen. Je ziet dat mensen met de midden en hogere inkomens voor een groot deel in De Reeshof wonen, omdat ze daar meer waar voor hun geld krijgen. De kavels zijn in veel gevallen ruim opgezet. Dit is in de binnenstad vaak niet zo. Hier betaal je meer voor de sfeer.

5) Hoe valt, vanuit jouw perspectief de ontwikkeling van Tilburg in de afgelopen decennia te kenschetsen?

Wij zien tegenwoordig dat veel ontwikkelingen die binnenstedelijk plaatsvinden op appartementen gericht zijn. Ik vermoed dat daar een overschot van gaat ontstaan. Dit zijn vaak relatief grote appartementen. Bijvoorbeeld het nieuw te ontwikkelen gebied rond Piushaven, dit zijn ook bijna alleen maar appartementen. Ik denk dat er daar meer aanbod komt, dan dat er vraag naar is. Aan de andere kant kun je ook stellen dat het logisch is dat een ontwikkelaar de hoogte in gaat met zijn projecten. Dat is vaak veel rendabeler dan woningen.

6) In hoeverre is de historische ontwikkeling van Tilburg terug te zien in de hedendaagse stad?

Veel industrieel erfgoed is inmiddels verdwenen uit de stad. Wat je wel nog terugziet binnen de ringbanen zijn de oude arbeiderswoningen. St. Anna is een voorbeeld van zo'n wijk.

7) In hoeverre is een stad via beleid maakbaar volgens u, hoe groot kan de invloed van een lokale overheid zijn?

De gemeente is een belangrijke partij. Door de gemeente heeft Tilburg een belangrijke groei kunnen doormaken. Er is ruimte voor ontwikkeling en die ruimte wordt door de gemeente gegeven.

Wat is de rol van de woningstichtingen in deze?

Woningcorporaties als TBV en Tiwos zijn organisaties die continue in beweging zijn en die daar ook wel in meedenken. Zijn slopen, herontwikkelen en bouwen nieuw in het binnenstedelijk gebied.

8) Welke uitdagingen voor de stad Tilburg zie je voor de toekomst?

Er liggen veel kansen in de binnenstad, in de vorm van oude locaties. Daarnaast bij één van de ingangen van Tilburg, de Poort van Tilburg. Dit kan het aanzien bij de ingang van de stad verbeteren. Ook mag het kernwinkelgebied wel wat meer charme en smoel krijgen. Het mist een beetje uitstraling, net als in Eindhoven. In Breda en Den Bosch is dit veel beter. Hier zie je toch in de winkelstraat terug dat het een industriestad is geweest.

Wat vind je van de bereikbaarheid van de stad?

Met de trein is Tilburg goed bereikbaar. Met de auto redelijk. Vanuit Breda richting Tilburg staan de toegangswegen erg vol. Vanuit Den Bosch is dit minder. De Reeshof heeft vrij weinig uitvalswegen, het duurt lang om de wijk in de spits in en uit te komen. Ik ben vanuit Oisterwijk vaak genoeg sneller op kantoor dan mijn collega uit De Reeshof, terwijl die afstand wel kleiner is. Omdat die wijk zo snel gegroeid is, zijn de wegen daar nog niet goed op aangepast. Pas sinds kort is er een tweede winkelcentrum geopend in de wijk. Qua voorzieningen is men bezig met een inhaalslag.

3. Arnhem

Interview met de heer G. Haenen (Gemeente Arnhem), gehouden op 4 december 2009

1) Wat is uw functie?

Ik werk als beleidsadviseur Economische Zaken bij de Gemeente Arnhem. Ik houd me bezig met coördinerende functies in de binnenstad. Daarnaast horecabeleid, detailhandelbeleid, met name de grotere projecten en dienstverlening naar ondernemers toe. Een erg breed palet aan werkzaamheden dus. Wanneer er meer tijd en aandacht aan een specifiek project moet worden besteed, huren we een extern persoon in.

2) Wat is uw relatie met de stad Arnhem?

Met een onderbreking van twee jaar werk ik sinds mijn afstuderen (op mijn 27^e) in Arnhem. Ik ben begonnen als opbouwwerker in het Spijkerkwartier. Daarna gewerkt als coördinator Stadsvernieuwing bij de Gemeente Tilburg. Toen weer in die functie teruggekomen bij de gemeente Arnhem en daar allerlei projecten gedaan. Eerst in de stadsvernieuwing, daarna meer op de binnenstad gericht. Ik woon sinds 1990 in Arnhem. Daarvoor heb ik pedagogische en andragogische wetenschappen gestudeerd in Tilburg. Vanuit deze opleiding zijn mijn eerste jaren als opbouwwerker gevolgd. Niet zozeer om opbouwwerker te worden, maar wel om de praktijk te leren kennen.

3) Wat is volgens u het DNA van de stad Arnhem? Wat kenmerkt de stad ten opzichte van andere steden?

Arnhem wordt gekenmerkt door grote verschillen tussen arm en rijk. Dat komt tot uiting in de problematiek van de Korenmarkt (uitgaansgebied) en de vier krachtwijken die hier aanwezig zijn. Aan de andere kant is het wel een stad waarvan je zegt: het is hier prettig wonen, mooie natuur, mooie omgeving en een breed cultureel aanbod. Het is toch een stad die voor mensen met een grotere portemonnee ook wat te bieden heeft. Er zijn dus grote verschillen in typen bewoners.

Wat kenmerkt Arnhem in vergelijking met andere steden, bijvoorbeeld Nijmegen?

Nijmegen is veel meer een typische studentenstad, dat is Arnhem zeker niet. Er wordt altijd gezegd dat mensen uit Arnhem wat stugger en moeilijker benaderbaar zijn. Daarnaast is het lastig om dingen georganiseerd te krijgen, omdat Arnhemers erg afwachtend zijn, ze kijken de kat uit de boom. Er is daarnaast heel veel discussie over grote projecten, want Arnhem trekt altijd een te grote broek aan – dat is vaak te horen hier.

Hoe kijkt u aan tegen 'het altijd een te grote broek aan trekken' van Arnhem?

Ik vind dat het altijd goed is om een bepaalde ambitie uit te stralen. Je moet daarbij ook kijken naar hoe je omgaat met economische mogelijkheden en dan is Arnhem (samen met Nijmegen) wel een van de netwerksteden, waarbij er kansen op sterke ontwikkelingen liggen. Een goede aansluiting op bijv. het HSL netwerk is daarom heel logisch.

4) In hoeverre komt de historisch (economische) ontwikkeling van de stad terug in de huidige (economische) structuur van de stad?

Arnhem is vooral een dienstenstad en dit deel van de economische structuur is in de geschiedenis van de stad duidelijk zichtbaar. Het is altijd een bestuursstad geweest, maar ook een stad waar al jarenlang een rechtbank zit. Als we dan kijken naar de industriële kant, zitten er belangrijke bedrijven als Akzo en KEMA waar nog altijd nieuwe ontwikkelingen gaande zijn. KEMA heeft bijvoorbeeld een onderzoekscentrum hier, dit sluit aan bij onderzoek op de Hogeschool naar energie- en milieutechnologie. Een aantal gewezen ingenieurs van Akzo zetten nieuwe bedrijven op, voornamelijk op het gebied van waterstof. Dit is iets waar de stad zich vervolgens in wil profileren, wat terugkomt op een bedrijventerrein dat specifiek op energie- en milieutechnologie mikt. Hier zie je een voortzetting van kwaliteit die er al zit, voortkomend uit bedrijven die er waren. Arnhem is daarnaast de vestigingsplaats van wat tot voor kort Nuon heette. Voor de gemeente is het zaak aan te sluiten bij bedrijven die al in de stad zitten. Maar die bedrijven zitten hier niet toevallig, je kunt spreken van een logische opeenvolging van verschillende bedrijven.

5) Welke factoren zijn belangrijk geweest in het ontwikkelingsproces van de stad Arnhem?

Ik vind het kenmerkend voor Arnhem dat de stad in de 19^e en 20^{ste} eeuw een van de belangrijkste vestigingsplaatsen was voor mensen die uit de koloniën terugkwamen. Deze mensen zochten op hun oude dag een prettig woonklimaat.

Was dit geheel toevallig, of is er specifiek vanuit de stad Arnhem op ingezet om deze mensen hier te komen laten wonen?

Dat weet ik niet zeker. Ik vermoed dat het een samenspel van factoren is geweest, waarbij met name de natuurlijke ligging een belangrijke rol speelde. Arnhem was in beeld als toeristische plek, een voorbeeld hiervan is een wandeltocht die georganiseerd werd tussen Amsterdam en Arnhem en erg populair was. Hier is door projectontwikkelaars van die tijd op ingesprongen, door een bepaald aanbod te creëren. De mensen die hier kwamen te wonen waren mensen die zeker wat wilden, die zichzelf wat voor vonden stellen en die daarmee beïnvloed hebben dat je dat terugziet in je stadsbestuur. Daar tegenover stond de sfeer die er al was. Ik heb het gevoel dat hier de basis ligt voor de huidige sfeer en tegenstellingen binnen de stad. Dit komt tot uiting in de enorme weerstand die er vaak is tegen grote projecten. Een andere bepalende ontwikkeling is geweest dat veel oorspronkelijke Arnhemmers niet in Arnhem Zuid wilden gaan wonen. Wanneer hun woning niet te vinden was in Arnhem Noord vertrokken ze naar de omliggende dorpen aan de Veluwezoom. Arnhem scoort slecht in allerlei sociale structuren maar eigenlijk is de hele bovenlaag van Arnhem in de dorpen gaan wonen.

Heeft zich in Arnhem een specifieke economische niche ontwikkeld?

De zorgsector is ook heel belangrijk in Arnhem. De zorginstellingen zitten bijna allemaal in het groen, aan de rand van de stad. Deze instellingen richten zich op revalidatie, opvang van gehandicapten et cetera. Op elk zorggebied herbergt de stad wel een instelling, in werkgelegenheid is dit best omvangrijk. De gemeentelijke inzet op ontwikkeling van mode en vormgeving komt ook niet uit de lucht vallen. Dit heeft er vooral mee te maken dat Arnhem een academie voor beeldende kunst heeft, waar een sterke opleiding Modevormgeving zit. Eigenlijk heeft het relatief nog lang geduurd, voordat men daar in Arnhem iets mee gedaan werd. Voorheen vlogen de afgestudeerden weg uit de stad. Zo'n traject heeft een duur van meer dan tien jaar voordat het wat oplevert. Vanuit de school had men hier jarenlang geen behoefte aan, men zag zich vooral als opleidingsinstituut. Tegenwoordig is er veel meer verbinding met de arbeidsmarkt en de samenleving. In Arnhem is dit tot uiting gekomen in de Mode Biënnale. Dit evenement heeft als stuwende factor gewerkt in die sector. Omdat mensen toch altijd op zoek zijn naar een prettig woon- en werkklimaat, moet je goed nadenken over wat bepaalde specifieke groepen nodig hebben. Samenwerking tussen verschillende organisaties en instellingen is daarbij van groot belang. Het Modekwartier is hier een voorbeeld van. Dit moet je goed verkopen samen. De komst van een horecabedrijf is daar een succesformule gebleken. Daar ontmoeten mensen elkaar en wil iedereen zijn.

Wanneer je de creatieve sector afzet tegen de andere, eerder aangehaalde sectoren, hoe belangrijk is deze sector in de zin van banen en omzet?

Beperkt en ook lastig om exact in omzet of aandeel uit te drukken omdat de grenzen van de creatieve sector vaag zijn. Daarentegen is de creatieve sector wel erg belangrijk voor de sfeer van de stad die ook voor andere groepen die je aan de stad wil binden interessant is. Arnhem is op het gebied van cultuur altijd vooraanstaand geweest, de Sonsbeek - tentoonstelling en het Gemeentemuseum zijn hier voorbeelden van. Daarnaast zijn hier veel kunstenaars aanwezig. Dit zorgt voor een bepaalde identiteit en sfeer in de stad. Deze lijn wordt ook nadrukkelijk doorgetrokken in de city marketing. De term 'Made in Arnhem' is onttrokken aan een creatief project waarbij kunstenaars hun ateliers openstelden, het museum open huis had etcetera. In onze city marketing willen we zo duidelijk maken dat Arnhem innovatief is en hiermee voorop wil lopen.

6) Kijkt men bij de ontwikkeling van de speerpunten in economisch beleid alleen naar Arnhem, of ook naar wat andere steden in huis hebben?

Jazeker. De stadsregio Arnhem/Nijmegen is een belangrijke speler. Als het gaat om samenwerking doen we veel via en met de stadsregio. Daar komt samenwerking tussen de betrokken gemeente goed tot uiting. City marketing vindt nu ook deels plaats vanuit de stadsregio, dit is in feite een plus bovenop wat steden al doen. Hierbinnen proberen we een kaart te hebben wat de gemeenten apart hebben, maar ook wat ze in combinatie met elkaar te bieden hebben. Hier wordt goed op ingezet. Toch heb je ook altijd weer te maken met bestuurders die het gevoel hebben niet genoeg op te komen voor de belangen van hun eigen gemeente en die zich dan zo nu en dan afzetten tegen bepaalde ideeën.

Is er überhaupt te spreken van concurrentie tussen steden?

Aantrekken van (internationale) bedrijvigheid loopt voor een deel via Oost N.V. Je ziet daar wel een bepaalde verdelingsstrategie, dus ook hier is weer meer sprake van samenwerking dan concurrentie. We hebben soms het voordeel dat we een medewerker gedetacheerd hebben bij Oost N.V. die ons wel eens wijst op bepaalde zaken die spelen. Maar van weggapen is geen sprake. Kort geleden hebben we voor een Amerikaans bedrijf heel bewust de acquisitie samen met Nijmegen gedaan. Het bedrijf maakt uiteindelijk de keuze waar te vestigen. Je kunt het beste samenwerken als gemeente, om zo een breed palet van locaties in beeld te kunnen brengen. In de regel kom je volgens mij verder door samenwerking, dan door te volharden in concurrentie met andere gemeenten.

7) In hoeverre is een stad maakbaar volgens u? In hoeverre is er met beleid een totaal andere richting te geven aan de economische structuur van Arnhem?

Ik heb het idee dat je als overheid absoluut invloed hebt. Je hebt sturing in de mate waarin je samenwerkt met partijen, sturing in de mate waarin je zaken die al bestaan oppakt en versterkt – daar kun je echt wat in betekenen. Maar ik geloof er niet in dat een stad in die zin maakbaar is dat je bestaande processen en logische ontwikkelingen kunt omdraaien. Een lokale overheid zal moeten aansluiten op het DNA van de stad en dit dus moeten herkennen. Dit bepaalt voor een groot deel de mate van succes van de keuzes die je maakt en de invloed die je probeert uit te oefenen. Zolang dit beïnvloeden sturend is, kan het processen versnellen. Wanneer je als overheid de verkeerde keuzes maakt en geen samenwerking zoekt met allerlei (economische) partijen in de stad, is je inzet gedoemd te mislukken. Wanneer je goede keuzes maakt, is je invloed groter. Puur het faciliteren en versterken van wat er al is. Dit soort trajecten lopen tientallen jaren. Dit zie je ook terug in de woningbouw. De keuze voor een bepaald type woningbouw, kan zeer bepalend zijn voor de ontwikkeling die de stad doormaakt.

8) Welke uitdagingen voor de toekomst van Arnhem ziet u en welke relatie hebben deze met haar DNA?

Ik denk dat Arnhem heel zuinig moet zijn op zijn omgeving. Het koesteren van de groene omgeving, het bouwen van de goede woningen is belangrijk. Het is zaak de gewenste bevolkingsgroepen te binden of aan te trekken om daarmee ook de gewenste economische sectoren te versterken. Als je de goede bedrijven aan je wilt binden, moet je zorgen voor woningen waar mensen graag in willen wonen. Het woonklimaat voor werknemers wordt steeds belangrijker voor bedrijven. De ligging blijft ook belangrijk. Een leuk voorbeeld hiervan is de vestiging van Stec, die zitten

nu vlak bij het station in Arnhem. Die hebben daar bewust voor gekozen, omdat ze tegenwoordig veel meer werknemers hebben die op de Randstad of elders georiënteerd zijn. Vroeger was dit niet zo en waren de werknemers vooral op Nijmegen of Arnhem georiënteerd. Het is op deze manier ook makkelijker om het land te bedienen.

Een uitdaging ligt in de verbinding tussen Arnhem-Noord en Arnhem-Zuid door middel van het gebied aan de zuidkant van de Rijn. Het is misschien een goede zaak dat daar iets bijzonders wordt neergezet. Vooral met het doel de stadsdelen ook op stedenbouwkundig gebied met elkaar te verbinden.

Ook kan de variatie in woonmilieus nog beter. Dit proces is al aan de gang, maar een betere verdeling van inkomens over de stad is goed voor Arnhem. In het kader daarvan heeft de gemeente Motivaction ingeschakeld, om te kijken welke typen leefstijlen er in de stad aanwezig zijn. Op deze manier kan er een onderbouwing worden gevonden voor de realisatie van een bepaald type woningbouw.

Interview met de heer P. Belo (Kamer van Koophandel Centraal Gelderland), gehouden op 4 december 2009

1) Wat is je functie binnen de Kamer van Koophandel

Een taak van de KvK is wetsuitvoering, elk bedrijf moet op de juiste manier ingeschreven staan bij de KvK. Daarnaast houdt de Kamer zich bezig met voorlichting. Iemand die een bedrijf wil starten kan door ons van alle benodigde informatie worden voorzien via allerlei verschillende kanalen. De KvK voorziet in de meest basale vragen waar een ondernemer mee te maken krijgt. De derde taak is de regiostimulering, daarmee ondernemen we alle activiteiten die de economie in de regio stimuleren. Het gebied van deze KvK loopt van Ede en Wageningen tot aan de Achterhoek inclusief Arnhem en Nijmegen. Mijn functie binnen deze afdeling is die van beleidsadviseur. Dit houdt in dat ik op een aantal thema's eerste aanspreekpunt van het Kamer gebied ben. Zo'n thema is bedrijventerreinen (parkmanagement, herstructurering e.d.). Daarnaast economisch onderzoek. Dit betreft vanuit ons Handelsregister zo veel mogelijk informatie verkrijgen en deze informatie aan de juiste partijen te presenteren, zodat hier beleid op afgestemd kan worden. Tenslotte hoort het bevorderen van innovatie ook bij mijn taken.

2) Wat is je relatie met de stad Arnhem?

Mijn relatie met Arnhem bevindt zich puur op het werkvlak. Ik woon zelf in De Bilt en ik heb gestudeerd in Tilburg. Ik ben erg betrokken bij Arnhem sinds we de Economische Agenda van de stadsregio hebben. Deze Agenda is tot stand gekomen als gevolg van een unieke samenwerking tussen publieke en private partijen, zoals stadregio Arnhem/Nijmegen, Gemeente Arnhem en Gemeente Nijmegen als publieke partijen en VNO-NCW, MKB Nederland en de Kamer van Koophandel als private partijen. In de Agenda wordt ingestoken op een vijftal clusters, waarvan twee het zwaartepunt hebben in de gemeente Arnhem: energie- en milieutechnologie en mode en vormgeving. Zelf houd ik me nadrukkelijk bezig met het cluster energie- en milieutechnologie en als Kamer helpen we de betrokken partijen (stichting kiIEMT en gemeente Arnhem) te helpen bij de uitbouw van het cluster.

3) Wat versta je onder het DNA van de stad Arnhem? Wat kenmerkt de stad ten opzichte van andere steden?

De achterliggende gedachte bij het opstellen van de Economische Agenda is het vergroten van de bekendheid waar de stadsregio nu eigenlijk voor staat. Het was zoeken naar een identiteit. Zowel Arnhem als Nijmegen zijn 'gemiddelde' gemeenten. Er is van alles wat, maar er wordt niet in één tak van sport extreem uitgeblonken. We zijn vervolgens op zoek gegaan naar de briljantjes, de onderscheidende kenmerken van de steden. De dienstverlening is in Arnhem altijd heel sterk geweest en nu nog, zo blijkt uit cijfers. Daarnaast zijn aan de overheid gerelateerde werkgevers hier sterk aanwezig. We hebben niet voor niets twee clusters aangewezen. Binnen energie- en milieutechnologie heb je al jaren bedrijven die hier gevestigd zijn, zoals KEMA. En nu zitten er wat kleinere spin-off bedrijven, bijvoorbeeld Nedstack, gericht op waterstoftechnologie. Er is dus heel wat bedrijvigheid in deze sector.

Qua werkgelegenheid is het nog niet zo belangrijk, maar er zit zeker potentie in. Vooral omdat duurzaamheid toch een item aan het worden is als gevolg van de stijgende kosten van energie. Vandaar dat dit cluster waarschijnlijk een grote doorgroei zal meemaken.

Zijn de genoemde clusters sterker aanwezig in Arnhem dan in andere steden?

Ik heb in het beginstadium een clusterrapport gemaakt. Daarin heb ik de ontwikkeling in Arnhem gespiegeld aan de ontwikkeling van dezelfde sectoren in de stadsregio, Oost-Nederland en geheel Nederland. Daaruit blijkt het onderscheidende. Voor mode en vormgeving blijkt dat het qua samenstelling en werkgelegenheid helemaal niet zo onderscheidend is. Het heeft een goede naam, mede door de aanwezigheid van de Hogeschool. Maar het zorgt meer voor een goede reputatie van de gemeente, als een soort vliegwiel voor toerisme. In het energie- en milieutechnologiecluster merk je wel degelijk dat Arnhem een belangrijke rol speelt. Met name in het deelcluster energie en recycling zie je dat Arnhem een enorme groei heeft doorgemaakt en dat het heel belangrijk is voor de werkgelegenheid hier.

Zijn de leidende bedrijven in de genoemde clusters ook van oorsprong Arnhemse bedrijven?

Het zijn op dit moment vooral spin-offs van oude bedrijven als KEMA, of bedrijven die traditioneel al gevestigd waren in Arnhem. Ik verwacht echter wel dat dit cluster een steeds meer aantrekkend effect kan hebben op andere bedrijven. Ook omdat het cluster nationaal en internationaal meer allure krijgt.

Merken jullie dat, al dan niet onder invloed van jullie inspanningen er verschillende, eventueel nieuwe, type bedrijvigheid naar Arnhem komt?

Vijfennegentig procent van de bedrijfsverplaatsingen vindt plaats binnen een gemeente of nabije regio. De incidentele bedrijven die we hebben binnengehaald, komen binnen via Oost N.V. De gemeente Arnhem heeft een contract met Oost N.V. afgesloten waarbinnen wordt ingezet op het binnenhalen van bedrijven die binnen het energie- en milieutechnologiecluster passen. Dat effect is echter nog niet merkbaar.

4) In hoeverre komt het eigene, het DNA van Arnhem terug bij de activiteiten die de KvK ontpleoid? Bestaat 'de Arnhemse ondernemer' en zo ja, hoe valt deze te definiëren?

Als je binnen de stadsregio kijkt, vind ik de verschillen tussen Arnhem t.o.v. Nijmegen en Arnhem t.o.v. de Achterhoek heel typerend. Nijmegen is de gemoedelijke stad en in de Achterhoek is het van 'doe maar normaal dan doe je al gek genoeg'. In Arnhem merk je een meer zakelijkere mentaliteit. In die zin is Arnhem ook het meest met de Randstad te

vergelijken. Ook in het contact met ondernemers merk ik dat er wat meer afstandelijkheid is.

5) In hoeverre komt de historische (economische) ontwikkeling van de stad Arnhem terug in de huidige economische structuur?

In de detailhandel merk je eigenlijk hetzelfde beeld als landelijk: schaalvergroting, filialisering; elke binnenstad lijkt nu toch wat meer op elkaar. Daarnaast heeft het duidelijk een grotere regiofunctie gekregen. In het algemeen is het aantal starters (dus in alle sectoren) enorm toegenomen. Industrie en logistiek zijn enigszins weggetrokken uit de stad, er is niet heel veel plaats meer voor. De dienstverlening is enorm sterk gegroeid, dit is terug te zien in het feit dat er heel veel kantoren gebouwd zijn. Dit heeft ook zijn nadelen, want Arnhem staat hoog op de lijst met steden waar een grote mate van leegstand van kantorenpannen heerst. ZZP'ers zijn in opkomst, niet alleen in de dienstverlening, maar ook in de zorg.

6) Welke factoren zijn belangrijk geweest in het ontwikkelingsproces van de stad Arnhem?

Waar je altijd mee te maken hebt in Arnhem zijn de twee inkomensgroepen. Arnhem-Noord is toch wat meer welgesteld, in Arnhem-Zuid heb je meer de nieuwbouwwijken. Hier was de ruimte om uit te breiden. De overheid heeft veel invloed gehad (en nog steeds) bij de ontwikkeling van het Centraal Station en de centrumontwikkeling. Natuurlijk speelt de lokale overheid ook een grote rol bij de ontwikkeling van de bedrijventerreinen, zeker omdat er specifiek op de al eerder genoemde clusters ingezet wordt. De ondernemers spelen met name in de organisatiegraad een rol bij de ontwikkeling van de stad. Stichting kiEMT is hier een voorbeeld van. Met weinig geld is relatief veel bereikt in dit geval.

7) Welke rol kan lokaal beleid spelen bij economische structuurveranderingen in een stad? En welke rol heeft beleid in de afgelopen decennia gespeeld bij de ontwikkelingen van de stad?

Qua financiële middelen is de gemeente beperkt. De gemeente kan ondernemers ook niet sturen. Wat ze wel mogelijk kunnen maken is ontwikkelingen die ze zien, zo veel mogelijk accommoderen, om zulke ontwikkelingen te kunnen versnellen. Met name op de ruimte kunnen ze invloed uitoefenen, door middel van het creëren van infrastructuur. Daarnaast is het zoveel mogelijk inspelen op de behoeften van ondernemers van belang.

Hoe ver gaat de invloed van een gemeente bij het creëren van werkgelegenheid?

In Arnhem was er altijd een knelpunt omdat men binnen de technische clusters moeilijk aan technisch opgeleid personeel kon komen. Het bleek dat er weinig specifieke technische opleidingen in Arnhem gevestigd zijn. Samenspraak tussen Stichting kiEMT, gemeente Arnhem, Kamer van Koophandel en de HAN heeft opgeleverd dat er een opleiding moest komen, gericht op energie- en milieutechnologie die dit knelpunt kon verlichten. Deze gaat er volgend jaar ook komen. Daarmee kun je studenten klaarstomen om te gaan werken in het cluster, dat hier al sterk vertegenwoordigd is.

8) Welke uitdagingen zie je voor Arnhem voor de toekomst, met name op economisch gebied?

Arnhem moet volharden in de boodschap die het uitdraagt. Dat betekent dat de cluster waarvoor gekozen is, gehandhaafd moet blijven worden. Daarbij moeten bereikbaarheid, aanbod van specifiek personeel,

aantrekkelijk woonklimaat, voldoende vermaak in de stad op peil komen en gehouden worden. Dit zijn allemaal economische randvoorwaarden die het succes mede bepalen. Een bepaald beeld moet worden uitgestraald door de stad.

Interview met de heer B. Kessels (Volkshuisvesting Arnhem), gehouden op 4 december 2009

1) Kun je allereerst wat meer over Volkshuisvesting Arnhem en je eigen rol hierbinnen vertellen?

Ik ben Manager Wonen. Wonen is een van de vier hoofdafdelingen van Volkshuisvesting Arnhem en houdt zich bezig met het hart van het werk waar een woningcorporatie voor staat. Wonen verhuurt huizen, komt in actie wanneer mensen opzeggen, verhuizingen - noem maar op. Bij Wonen zit ook de club die zorgt voor onderhoud. Ook komen wij in actie wanneer mensen de huur niet meer kunnen betalen, dan gaan we heel snel kijken: wat kunnen we hier samen aan doen. En bij Wonen zitten de mensen die in allerlei wijkoverleggen een praatpaal zijn voor bewoners, gemeente en andere instellingen. Dat is de afdeling sociale ontwikkeling, waar ook onze sociale investeringen zitten. Volkshuisvesting Arnhem is een woningcorporatie en heeft als eerste taak huizen te bouwen of op een andere manier beschikbaar te stellen aan mensen die niet op een andere manier aan een huis kunnen komen. Het zij door inkomen, het zij door geestelijke of lichamelijke beperkingen of zaken als verslavingsproblemen. We zijn in Arnhem bedeed met vier krachtwijken, dat is veel. In al die wijken hebben wij veel bezit. Wij bezitten ongeveer de helft van de sociale huurwoningen in de stad, er zijn nog een paar andere grote corporaties die de andere helft hebben. In Klarendal en Malburgen (twee krachtwijken) zijn wij zo'n beetje de enige corporatie. Daar investeren wij op grote schaal in, op verschillende manieren. In Malburgen vinden deze plaats via een grote reconstructie en in Klarendal via economische transformatie, we zijn bezig met de 'bouw' van een modekwartier. We brengen oude winkelpanden terug in oude staat en verhuren ze dan aan modeontwerpers. Wat we natuurlijk ook doen is nieuwbouw. In Malburgen zijn 1500 woningen gesloopt en er worden 2000 voor terug gebouwd. De verhouding huur/koop was daar 80/20 en dat gaat nu naar de 55/45. Er komen dus veel koopwoningen in plaats van de (sociale) huurwoningen. We bouwen veel nieuw, voornamelijk in die wijk. Dat is de afdeling vastgoed.

Worden er in deze gevallen de nieuwe huizen verkocht of verhuurd aan de oorspronkelijke bewoners?

In Malburgen zijn we vanaf 1999 bezig, daar hebben we een manier ontwikkeld om met bewoners samen over de wijk te spreken - de Malburgse Methode. Deze is landelijk bekend geworden. De bewoners praten mee over de verdeling van de Vogelaar - gelden en dit weerspiegelt zich in de activiteiten die wij daar ontplooien. Alle bewoners van de 1500 gesloopte woningen hebben in die tijd een speciale medewerker op bezoek gehad. Die heeft de mensen duidelijk gemaakt hoe en wanneer de sloop zou gaan plaatsvinden, kenbaar gemaakt dat wij samen met die bewoners willen kijken waar ze vervolgens terecht kunnen komen en de vraag voorgelegd of er misschien een maatschappelijk werker moest langskomen om naar de persoonlijke financiën te kijken. Een deel van de mensen zei: dat is handig en die hielden daar gemiddeld 1500 euro aan over. Aan belastingteruggaven die ze nooit hadden aangevraagd, voordeeltjes van de Arnhem card (voor mensen met een laag inkomen), allerlei toeslagen op de uitkering et cetera. Het resultaat

hiervan was dat wij nul juridische procedures hebben gehad en dat alle mensen zich verbeterd hebben.

Ze zijn naar een wijk gegaan waar ze graag naar toe wilden. Ze zijn vaak naar een betere woning gegaan, bijvoorbeeld van een flatje naar een wat groter appartement. Een groot deel is in de wijk gebleven en een deel is naar andere plekken in de stad gegaan. Dat konden ze dus zelf bepalen er is uiteindelijk niemand tegen z'n zin verhuisd.

2) Wat is je relatie met de stad Arnhem?

Ik woon in Arnhem sinds 2000 en ik werk bij Volkshuisvesting sinds 2007. Daarvoor was ik journalist, redactiechef van De Gelderlander hier in Arnhem. Ik werk in deze stad, met een onderbreking van 2/3 jaar sinds 1994. Ik heb een opleiding als politicoloog genoten.

3) Wat verstaat u onder het DNA van Arnhem? Hoe kan de stad uniek worden onderscheiden ten opzichte van andere steden? Ook ten opzichte van andere steden in de regio?

Dit kan ik uitleggen via een kleine omweg. Ik heb net de krachtwijken genoemd, in elk van die krachtwijken hebben wij bezit en zijn wij actief. Elk lid van het MT is aangewezen als opdrachtgever voor een specifieke wijk. Ik ben opdrachtgever voor Klarendal. Sinds een jaar of vijf zijn daar leegstaande winkelpanden opgeknapt en daar zijn modeontwerpers terechtgekomen die ook een winkel willen bedrijven. Deze winkels zitten allemaal langs de oude hoofdas van Klarendal waar vroeger, tot in de jaren '70, winkels zaten. Klarendal was toen naast het centrum een alternatieve winkelroute waar mensen naar toe gingen voor kruideniers, ijzerwaren etcetera. Men vond het hier altijd hartstikke gezellig. Vanaf de jaren '70 heb je in heel Nederland de ontwikkeling gehad dat veel kleine winkels verdwenen. In deze oude wijken verhuisden ook veel families vanuit de goedkope huurwoningen naar de buitenwijken of naar dorpen om de stad heen. De arbeiders trokken weg en hier kwamen immigranten voor terug. In Klarendal specifiek ook studenten, vooral de kunststudenten. Door die concentratie van goedkope woningen zag je daar ook steeds meer mensen terechtkomen met grote problemen. Werkloos, slecht geschoold, de taal niet machtig, verslaafd, psychiatrische patiënten en ga zo maar door. Vanaf de jaren '80 zag je dus vaak een hoop ellende bij elkaar in deze wijk. Er waren daar plekken waar je 's avonds liever niet kwam. Toen ik bij de krant zat kwamen alle berichten over diefstal, berovingen en geweld uit Klarendal en Malburgen. Van tijd tot tijd werd het aangepakt, dan ging het weer even beter en dan zakte het weer weg. Vanaf 2000 is gezegd: zo kan het niet verder. Nu pakken we het vast en laten niet meer los. Dit betekende een gezamenlijke aanpak van gemeente en woningcorporatie. Wij zijn toen begonnen met de ontwikkeling van het modekwartier. Dan kom ik bij het DNA. Waarom modekwartier? Op twee manieren hebben wij gebruik gemaakt wat volgens ons het DNA van die plek en van de stad was. De eerste was dat Klarendal van oorsprong al een winkelgebied was, een winkel had. Er is toen uitgebreid gesproken met buurtbewoners om te kijken wat er nu precies moest gebeuren, wat is er nog nodig. Daar kwam uit dat de mensen de winkeltjes graag terug wilden, dat was zo gezellig. Je kunt de kruidenier natuurlijk niet terugbrengen, die is niet voor niets weggetrokken. Mijn voorgangers zijn toen gaan nadenken. We hebben hier de Hogeschool voor de Kunsten en mode is een belangrijk punt in Arnhem, er zitten hier heel veel modeontwerpers. De Hogeschool heeft een van de beste modeopleidingen in Europa, heeft heel veel beroemde ontwerpers voortgebracht waaronder Victor & Rolf. Er is dus een plek nodig waar mensen nadat ze afgestudeerd zijn aan de gang kunnen gaan. Er was behoefte aan een plek waar wonen,

atelier en salon gecombineerd konden worden. Het DNA lag dus in de aanwezige winkelstraat. Wij zijn die panden gaan kopen, want dit was nog particulier bezit, met de gedachte: onze huurders in Klarendal moeten lekker kunnen wonen. Op het moment dat er veel overlast is, kun je nog wel knus in je huisjes zitten maar als je niet prettig over straat loopt, dan woon je niet prettig. We wilden echt een economische verandering tot stand brengen, meer ondernemers de wijk in hebben, maar ook een fysieke verandering. Een derde deel van de bewoners van Klarendal woont hier al meerdere generaties. De Arnhemse Jordanezen kun je ze ook wel noemen. Recht voor z'n raap, van oorsprong katholiek en ze houden van het Nederlandstalig lied. Een derde is immigrant, voornamelijk Turken. En een derde is afkomstig van de Hogeschool voor de Kunsten. Er wonen 1000 gediplomeerde kunstenaars en heel veel studenten. De mode is iets wat hier erg nadrukkelijk aanwezig is en waar je als stad hier ook iets mee kan doen. Arnhem is na Amsterdam de stad met relatief gezien de meeste creatieve types. Dat komt door de Hogeschool voor de Kunsten. Mode is belangrijk, zoals met de Mode Biennale, maar ook de grafische opleiding is hier geweldig. Daarnaast komen hier heel veel productontwerpers vandaan. In deze stad met van oudsher veel ambtenaren barst het dus ook van de creatieve types. De mode opleiding is hier volgens mij vanaf 1950 gevestigd. De Hogeschool voor de Kunsten is de enige buiten Amsterdam waar alle verschillende takken van kunst vertegenwoordigd zijn. Er is een infrastructuur die al enige tijd teruggaat. Ik vermoed dat deze opleidingen al voor de oorlog zijn ontstaan, maar dat weet ik niet zeker.

Is er sprake van concurrentie tussen Arnhem en andere steden?

Er wordt vaak wat hijgerig gedaan over de korte nabijheid van Nijmegen. De steden liggen op 18 kilometer van elkaar, dat is natuurlijk niets. Ik vind dat beide steden elkaar fantastisch aanvullen. Het is een heel andere stad. Nijmegen is de meest noordelijke stad van het zuiden en Arnhem de meest oostelijke stad van het westen, zou je kunnen zeggen. Er heerst een heel andere sfeer, ik heb er zelf 20 jaar gewoond. Nijmegen is een studentenstad en er is van oudsher wat meer industrie. Doordat het een studentenstad is, is er veel horeca aanwezig. In Arnhem ook wel, maar er hangt toch een heel andere sfeer. Arnhem is wat deftiger, van oudsher een stad die gemikt heeft op het aantrekken van 'pensionados' uit Nederlands-Indie. Dit is terug te zien in de lange singels en de woonwijken op heuvels. Nijmegen is ook de stad van de katholieke emancipatie, met de Katholieke Universiteit in 1920. Het verschil tussen beide steden heeft zijn weerslag in het feit dat je in Nijmegen iets meer alternatieve cultuur vindt. Het filmhuis in Nijmegen is volgens mij het grootste van Nederland. Als ik gezellig naar de kroeg wil, ga ik naar Nijmegen. In Arnhem heb ik de keuze uit vijf kroegen, daar uit twintig. Arnhem heeft wel een schouwburg die heel artistiek programmeert. Hier heb je ook iets mooiere, deftigere winkels, gevarieerder ook. Het Kroller-Moller museum ligt in onze achtertuin, Amsterdam ligt relatief dichtbij en airport Weeze ligt op een uurtje rijden. Het is gewoon een prachtige plek om te wonen.

4) In hoeverre komt, voor zover jij dat kan beoordelen de historische economische ontwikkeling van Arnhem in de huidige stad terug en waar is dat aan te zien?

Het is een echte ambtenaren en dienstenstad. Dat zie je en merk je. Die ambtenaren kunnen bij de gemeente werken of bij Akzo Nobel, waar ze dan met beleid bezig zijn. Je ziet toch ook de combinatie met de kunst. Er lopen hier veel al dan niet geslaagde kunstenaars rond.

Er is wel wat industrie geweest, bijvoorbeeld op dat bedrijventerrein aan de Rijn. Het kenmerkende van Arnhem is toch de groene omgeving. Qua

ligging is Arnhem echt uniek in Nederland, omdat de Betuwe en de Veluwe hier bij elkaar komen. De Veluwe is heuvelachtig. Daarnaast liggen er enorme parken in de stad. Je kan urenlang door parken lopen in de stad.

Zijn deze parken specifiek aangelegd om mensen van buiten aan te trekken?

Ze zijn wel echt voor de Arnhemmers zelf aangelegd. Vanuit vroeger heb je verschillende wijken die verschillende typen mensen herbergden zoals ambtenaren, ondernemers/middenstanders etcetera. Aan de andere kant heb je de Betuwe, waar Arnhem-Zuid in ligt. Dit is een rivierenlandschap, wat ook fantastisch mooi is.

Is er volgens jou sprake van een typische Arnhemse mentaliteit?

Dat vind ik moeilijk, want je komt hier van alles tegen.

5) Wat is jouw visie op de ontwikkeling van Arnhem in de afgelopen decennia en welke factoren hebben een belangrijke rol gespeeld bij de economische ontwikkeling van Arnhem in de afgelopen decennia?

Op fysiek gebied: de uitbreiding van de stad is altijd op Zuid gezocht. In Noord viel niet meer te bouwen, omdat je tegen de Veluwe aan zat. De parken zijn natuurlijk ook heilig, terecht. Het bouwen op Zuid heeft tot gevolg gehad dat daar een stadsdeel is ontstaan dat een beetje los staat van de binnenstad. Er is zelf een politieke partij, Zuid Centraal, die de onvrede die hierover heerst aan de kaak stelt. De rivier en de uiterwaard vormen als het ware een barrière tussen Noord en Zuid. Ik vind dat zelf een van de kansen, dat de twee gebieden beter verbonden worden door dat tussenstuk.

Op economisch gebied: de gemeente heeft altijd krachtig gestuurd op de ontwikkeling van de kantorenmarkt. Het is van oudsher al een kantorenstad, je had hier een aantal hoofdkantoren zoals Heidemij, Akzo Nobel, er zat een groot PTT kantoor, BASF had een groot regiokantoor hier en OHRA. Dus er zijn een aantal belangrijke bedrijven hier gevestigd of ze waren hier gevestigd. Op industrie is veel minder ingezet. Er zat hier wel wat zware industrie, zoals van Akzo Nobel en die hebben zich wel eens beklaagd, omdat er een goede industriële basis was, maar er werd vanuit de gemeente te weinig mee gedaan. Arnhem is van oudsher ook een garnizoenstad. Op hoogtijdagen zaten er 5000-10000 soldaten in en rond de stad in allerlei kazernes. Dat merkte je bijvoorbeeld in de horeca. De Korenmarkt was het eerste echte uitgaansplein van Nederland en dat leefde van de militairen. Na het vertrek van de meeste militairen (vanaf de val van de Muur) heeft de Korenmarkt zich nog steeds niet herpakt. Ook is de invloed van de militairen op fysiek gebied steeds minder terug te zien. Voor veel kazerneterreinen wordt een andere bestemming gezocht.

Waar Arnhem nu op inzet is voornamelijk de creatieve industrie. In verhouding tot de dienstverlening stelt deze sector niet zoveel voor. Er zitten inmiddels wel wat modehuizen die groeipotentie hebben.

6) Zijn aanpassingen in het DNA van de stad volgens jou mogelijk en op welke manier zouden deze tot uiting moeten komen?

Ik denk dat Arnhem heel lang een stad van 'pensionados' en ambtenaren was. Ik heb zelf het gevoel dat het de laatste 10-20 jaar aan het veranderen is. Arnhem maakt nu veel meer gebruik van de creatieve mensen die hier rondlopen, dit uit zich bijvoorbeeld in de vele activiteiten die worden georganiseerd. Allerlei 'creatieve' festivals hebben inmiddels bekendheid verworven in Arnhem, maar ook daarbuiten. Arnhem heeft hier zelfs vorig jaar een prijs voor gekregen. Daarnaast is toerisme steeds belangrijker geworden. Arnhem was altijd toeristisch vanwege de

aanwezigheid van de Veluwe. Daarnaast zijn Burgers' Zoo en het Openluchtmuseum attracties die al jaren veel mensen trekken.

7) Welke invloed heeft de economische ontwikkeling van Arnhem op de Arnhemse woningmarkt gehad? In hoeverre zie je dat er een relatie bestaat tussen de ontwikkeling van de woningmarkt enerzijds en de ontwikkeling van de economische structuur anderzijds?

Dat is een moeilijke vraag. Er was vooral behoefte aan huizen met tuinen. Die konden er in Noord niet bij, dus moesten ze in Zuid gebouwd worden. Daar heb je veel wijken met huizen met tuinen. Waar nu wel over nagedacht wordt is om de verschillende wijken wat meer een eigen karakter te geven. Er is nu wel wat sprake van eenvormigheid. De gemeente buigt zich nu over de vraag of Zuid een belangrijk centrum moet krijgen. Stadion Gelredome speelt daar ook een belangrijke rol bij. Arnhem-Zuid is vooral ontworpen als woon-/slaapwijk. Arnhem heeft een hoge horecadichtheid, maar dat allemaal in Noord. In Zuid, waar 60.000 mensen wonen zitten 5 of 6 kroegen.

Ligt op deze manier een policentrische stad op de loer?

Dat gebeurt voor een deel al. Wanneer bewoners van Arnhem-Zuid wat anders willen gaan ze bijvoorbeeld naar Elst en Duiven. Daarnaast is het zo dat mensen uit het noorden van Nijmegen, dat aan ten noorden van de Waal ligt, in Arnhem-Zuid (winkelcentrum Kronenburg) gaan winkelen. Het leegtrekken van de binnenstad ligt bij de ontwikkeling van een groot centrum in Zuid wel op de loer, maar ik verwacht niet dat mensen uit Noord de auto pakken om in Zuid boodschappen te gaan doen. De gemeente is ook heel erg bezig om die binnenstad aantrekkelijk te houden.

Merk je een aanwas in Arnhem van mensen die niet of juist wel uit de regio komen?

Er is zeker aanwas van buiten, de percentages ken ik zo niet. Van de nieuwe luxere woningen in Malburgen werd op voorhand door kenners verwacht dat die verkocht zouden worden aan mensen uit andere delen van Zuid. Het bleek echter dat 40% van die woningen verkocht werden aan mensen uit Arnhem-Noord. De tweede groep werd gevormd door mensen van buiten en tot slot mensen uit Arnhem-Zuid.

8) Hoe groot kan de invloed van een lokale overheid op de ontwikkeling van de stad zijn?

De lokale overheid is cruciaal voor de ontwikkeling van de stad. De overheid stuurt de ontwikkeling, bepaalt de prioriteiten en houdt koers, ondanks economische of politieke tegenwind. Een krachtig college van B en W, vaak is daarvoor maar één man of vrouw met visie nodig, zet de lijnen uit en heeft veel invloed op wat er gebeurt. Minder nog op de ontwikkelingen zelf als op de sfeer die er heerst in de stad. In Arnhem zag je na een enorme groeispurt in de jaren negentig, gestuurd door een krachtig bestuur met een duidelijke visie, dat de vaart eruit ging bij lastige ontwikkelingen. Dat had volgens mij te maken met een stadsbestuur dat het momentum kwijtraakte. De gemeenteraad raakte gespleten over het Rijnboogplan. Omdat tegelijkertijd het station achterbleef en de kosten stegen, ontstond er een sfeer van 'alles wordt duurder', 'B en W zijn megalomaan'. De energie ging zitten in het politieke gekrakeel en het college was niet in staat de discussie vlot te trekken.

9) Welke uitdagingen zie je voor Arnhem voor de toekomst, ook op economisch gebied?

Ik vind dat deze stad enorme kansen heeft en anderzijds ook zijn knopen moet tellen. In het centrum zijn op dit moment veel grote projecten: Arnhem Centraal station, de Rijnboog. Hier is een enorme politieke discussie over. Naar mijn idee is de Rijnboog niet haalbaar zoals het er nu uitziet en moet het project opgedeeld worden in kleinere stukken die wel haalbaar zijn. Er zit veel potentie in de ontwikkeling van de kade. Met de kop van Malburgen ligt er een enorme kans om Noord en Zuid met elkaar te verbinden. Met knopen tellen bedoel ik: als je hier de lokale politiek volgt gaat het altijd over de miljoenen die in prestigeprojecten worden gestoken. Maar in een project als Malburgen is een miljard euro gestoken en daar hoor je niemand over, terwijl hier wel wezenlijke dingen zijn veranderd. Klarendal is hetzelfde verhaal, met een veel kleinere investering. En we merken het ook: we krijgen veel positieve reacties van bewoners. Arnhem stond altijd bovenaan op de verkeerde lijstjes en je ziet nu dat het aan het veranderen is. Dat is een waanzinnig succes dat eigenlijk verborgen blijft. Mijn conclusie is dat Arnhem voor veel mensen een fantastische stad is om in te wonen. Of je nu in Noord woont tussen de parken of in Zuid in je eengezinswoning met tuin vlakbij de uitwaarden. Er zijn goede (onderwijs)voorzieningen. Je kunt je goed amuseren en Arnhem ligt op een plek in Nederland waarbij je alle kanten op kan.

Interview met de heer J. Voorhoeve (Voorhoeve makelaars), gehouden op 4 december 2009

1) Kunt u ter introductie is meer vertellen over uw organisatie en uw rol daarbinnen?

Het betreft een klein makelaarskantoor, dat al in 1963 is begonnen door mijn vader. Ik ben er in 1974 bijgekomen en mijn dochter Martine is sinds vorig jaar ook NVM makelaar en zit er nu ook bij. Wij werken hier totaal met 4 mensen (3,6 fte). Twee makelaars en 1,6 ondersteunend. Voorhoeve makelaars is een makelaardij in onroerende zaken, taxaties, adviezen (planschade, adviezen voor gemeenten) en ook nog een heel kleine assurantieportefeuille. Wij houden ons voor 95% bezig met wonen en 5% met bedrijfsmatig onroerend goed. En eigenlijk wordt die laatste categorie steeds minder. Ook in onze wereld is er steeds meer sprake van specialisatie.

2) Wat is uw relatie van de stad Arnhem?

Ik ben van oorsprong Oosterbeker, dat ligt in de gemeente Renkum. Hier ben ik getogen, maar geboren in Indonesië. In Arnhem heb ik op school gezeten en na militaire dienst ging ik in het kantoor van mijn vader in Arnhem werken, dus vanaf die tijd heb ik de stad meegemaakt.

3) Wat kenmerkt volgens u het DNA van Arnhem, het eigene van de stad?

Zeker wat Arnhem-Noord betreft is dit een van de mooiste steden van het land. De ligging tegen het Veluwe – massief aan en de parken die tot diep in de stad doordringen dragen hieraan bij. Het is nog steeds een zeer gewild woongebied en dat is voor een makelaar natuurlijk ook gunstig. Voor de echte Arnhemmer blijft Arnhem-Zuid toch tweede keus. De meeste grote stadsuitbreidingen hebben hier plaatsgevonden. Daar staan veel huurwoningen en goedkope koopwoningen. Er zijn wel ontwikkelingen met betrekking tot wat duurdere woningen, maar je zit daar toch met een heel ander karakter van de stad. Veel huizen op weinig grond.

Ziet u ook een tweedeling in de stad in type mensen?

Nee, dat zie ik niet echt. Ook Arnhem-Noord heeft wel zijn moeilijke wijken, Presikhaaf, Klarendal en dergelijke.

Wanneer we Arnhem afzetten tegen Nijmegen, hoe valt de stad dan te typeren?

Arnhem is een bestuurdersstad, een dienstenstad. Daarnaast is er weinig industrie, Akzo Nobel is ook bijna weg hier. Nijmegen is meer een universiteitsstad.

4) Hoe valt een Arnhemmer volgens u te beschrijven?

Dat is moeilijk. De echte 'oude' Arnhemmers uit het Spijkerkwartier en Klarendal zijn vaak erg gemoedelijk en niet erg 'to the point'. Arnhem wordt wel gekenmerkt door heel veel import. De Randstad ligt dichtbij. Ik werkte voor de planschadecommissie vrij veel in de Achterhoek en daar merk je een hele andere mentaliteit. De mensen zijn daar veel rustiger en vriendelijker. Je merkt hier toch wel dat er veel Randstedelingen zijn komen wonen. Maar dit was vroeger eigenlijk ook al zo. In de 19^e eeuw werd Arnhem ook al het 'Haagje van het Oosten' genoemd. Het is wat dat betreft altijd een open stad geweest.

5) Welke factoren hebben bijgedragen aan de economische ontwikkeling van Arnhem?

De strategische ligging heeft zeker meegespeeld. Het feit dat hier vrij vroeg in de negentiende eeuw al een spoorlijn was is ook van belang geweest. Daarnaast de ligging aan de rivier, de ligging vlak tegen Duitsland aan, het is een vroegere handelsstad. De goede verbindingen zijn er altijd geweest. En natuurlijk door het mooie natuurschoon, tegen de heuvels van de Veluwezoom, kreeg je een import van rijke mensen uit het westen die hier hun tweede huis en landhuizen/landgoederen gingen bouwen. Later kwamen hier ook nog mensen uit Nederlands Indië. Ik heb wel gehoord dat de gemeente Arnhem en gemeente Renkum specifiek adverteerde in de Batavia Bode. Persoonlijk vind ik het ook het beste als die natuur gewoon natuur blijft. Dat zijn toch de unique selling points van Arnhem. Je kan het wel weer gaan volbouwen, maar dan gooi je een kind met het badwater weg. En daarbij denk ik dat we moeten gaan nadenken over een stabilisatie en later zelfs een krimp van de bevolking. Je kunt dan beter gaan inbreiden en revitaliseren, dan dat je er natuurgebied voor gaat opofferen. De gemeente Renkum heeft haar beleid nu ook afgestemd op nulgroei, er hoeven niet zoveel huizen meer gebouwd te worden. Ik zie ook voor me dat grote kantoorgebouwen over vijftig jaar niet meer nodig zijn. Iedereen werkt dan thuis. Er zullen nog wel ruimtes moeten zijn waar mensen bij elkaar komen, maar dat is het wel denk ik. Als ik naar mijn eigen vak kijk zou ik als ik vandaag een nieuw makelaarskantoor zou openen, niet meer zo'n pand nodig hebben. We hebben nauwelijks nog bezoekers. Alles wordt via Funda opgezocht. We ontmoeten de klant bij hem thuis of bij het project. Vroeger kwam men alle huizen hier bekijken.

6) In hoeverre ziet u een relatie tussen de economische ontwikkeling van de stad met de ontwikkeling van de woningmarkt in Arnhem?

Ik denk dat Arnhem het niet zo slecht gedaan heeft. We hebben KEMA, we hebben Sep. Daarnaast nog wat hoofdkantoren, zoals die van Akzo hoewel deze op een bepaald moment ook wel helemaal zal verdwijnen. Arnhem heeft een strategische ligging. Goede (trein)verbindingen. Daarnaast is de stad redelijk innoverend volgens mij. En het is een culturele stad.

Waar komt dat innoverende in tot uiting?

Bij KEMA wordt wel het een en ander ontwikkeld.

Ziet u een relatie van de Hogeschool met de ontwikkeling van de (binnen)stad?

De studenten zijn er, maar daar heb ik eigenlijk weinig mee te maken. Voor mij worden ze pas interessant als ze een goede baan hebben en een huis gaan kopen.

7) In hoeverre is de historische ontwikkeling van Arnhem terug te zien in de hedendaagse stad?

De grote contouren van vroeger zijn nog duidelijk zichtbaar in Arnhem-Noord. Ze hebben de parken en het Veluwe – massief gelukkig altijd goed beschermd. In 1944 heeft de stad een enorme opdonder gehad en dat heeft wel een stuk lelijkheid opgeleverd. Met het Rijnboog-project zijn ze bezig om daar weer iets moois van te maken.

8) Hoe beschouwt u de rol van de gemeente in de afgelopen jaren?

Als ondernemer ben ik hier niet ontevreden over. Ik beschouw de dienstverlening van de gemeente best wel adequaat. In de politiek is het natuurlijk altijd een beetje gerommel. Maar het ambtenarenapparaat en de snelheid waarmee men reageert op allerlei dingen is best goed.

Hebben projecten die de gemeente in de stad geïnitieerd heeft succes gehad?

Het gaat vaak wel met het nodige gedoe, bijvoorbeeld met het stationsgebied. Dat kost altijd weer veel meer dan begroot, maar dat schijnt 'normaal' te zijn bij zulke megalomane projecten. Het komt uiteindelijk meestal wel voor elkaar en dan kun je ook zeggen: het is wel mooi geworden. Ik heb wel het idee dat die kostenramingen voor dit soort projecten bewust laag worden gehouden om het politiek verkoopbaar te krijgen. Ik vind persoonlijk die grote torens rond het station ontzettend lelijk. Als je vanaf de zuidkant naar de binnenstad toe komt, vind ik het wel mooi, maar als je in de Sonsbeekwei staat en je ziet die dingen daar bovenuit torenen dan vind ik het echt lelijk. Kort geleden las ik nog een mooi verhaal van de voorzitter van de vereniging Stadsschoon, waar ik het wel mee eens ben. Arnhem heeft volgens hem altijd een beetje te grote broek aan, dit past ook wel een beetje binnen het DNA. Arnhem wil zich als méér dan een provinciale stad presenteren, met alles een beetje voorop lopen. De HSL en het vooruitstrevende ontwerp van het station passen in dit beeld. De ambitie past in veel gevallen niet bij wat de stad echt nodig heeft. Hetzelfde geldt voor het Rijnboog project. Het is ontworpen door een Spaanse architect, maar wordt nog steeds verder uitgekleed en ik denk dat er aan het einde een klein lullig haventje overblijft.

Hoe ver gaat de invloed van een lokale overheid volgens u?

Deze rol kan heel groot zijn. De gemeente maakt de bestemmingsplannen en is daarmee (projectbesluiten daargelaten) zeer bepalend. We hebben nu dat Meinerswijk gebied dat onderwerp van discussie is. De één wil natuurgebied, projectontwikkelaars willen het volbouwen met waterwoningen. Dan wordt er een visie voor zo'n gebied ontwikkeld en iedereen mag inspreken; dat is een proces van jaren. Maar wat er uiteindelijk komt zal dan toch door de gemeenteraad moeten worden besloten.

In hoeverre is een stad maakbaar via beleid?

Natuurlijk heb je te maken met economische randvoorwaarden, het moet wel financieerbaar zijn. Als ik dan naar woningen kijk, moeten deze natuurlijk wel verkocht kunnen worden.

9) Welke uitdagingen voor de stad Arnhem ziet u voor de toekomst?

Arnhem moet aan zijn schoonheid gaan werken. Lelijke industriegebieden en woonwijken moeten worden gerevitaliseerd. Malburgen is een goed voorbeeld hiervan. Je hoort er wisselende verhalen over, maar als je er rondrijdt krijg je wel het gevoel dat het met een goede bedoeling gedaan wordt. We moeten daar gewoon erg zuinig op zijn. Verder is een versterking van de functie van natuur en milieu belangrijk, dat is het unieke van deze stad. Aantrekken van industrie hoeft van mij niet.

4. Zwolle

Interview met de heer R. van Oosterhout (Gemeente Zwolle), gehouden op 1 december 2009

1) Wat is uw functie?

Ik ben adviseur stadseconomie bij de Gemeente Zwolle en mijn hoofdtaak is sinds kort detailhandel, maar in het verleden heb ik mij beziggehouden met het algemene economische beleid. Ik ben coördinator voor het Grote Stedenbeleid, de economische peiler binnen Zwolle, verder zorg ik dat het programma economie aandacht krijgt binnen de gemeente. Daarnaast heb ik een voorstel geschreven voor een ZZP – netwerk voor Zwolle. Dit betrof een subsidieaanvraag voor een netwerkkantoor binnen EZ en die hebben we gekregen. Maar hier doe ik op het moment wat minder aan. Mijn taken verschuiven eigenlijk regelmatig. Ik heb binnen de afdeling Economische Zaken bijna alle deelonderwerpen onder mijn verantwoordelijkheid gehad.

2) Wat is uw relatie met de stad Zwolle?

Ik werk hier sinds 1994. Destijds woonde ik nog in Nijmegen, waar ik heb gestudeerd en waar ik bij Buck Consultants gewerkt heb. In 2000 hebben we besloten om naar Zwolle te verhuizen. Dat geeft al aan dat ik het een leuke stad vind. Dit heeft ook met de levensfase te maken. Ik wilde het toch wat rustiger hebben en de kinderen kwamen net en Zwolle is gewoon een rustigere stad dan Nijmegen, maar economisch veel actiever dan menig andere stad.

3) Wat is volgens u het DNA van de stad Zwolle? Wat kenmerkt de stad ten opzichte van andere steden?

De gunstige ligging van de stad voor Noord- en Oost-Nederland. Gecombineerd met een zeer goede bereikbaarheid d.m.v. de snelweg midden door de stad. Ook ligt de stad dichtbij de Randstad. Amersfoort is veel dichterbij dan Groningen, dat weten veel mensen niet. Daarnaast heeft de stad een hele brede economische structuur. Er is een heel brede basis in niet-commerciële dienstverlening. Het is een echte bestuursstad. Daarnaast is de gezondheidszorg prominent aanwezig, we hebben het grootste niet-academische ziekenhuis in Nederland. Dat heeft ook weer te maken met het feit dat we een heel groot achterland hebben. Ook veel onderwijs. Met andere woorden: we hebben een heel brede basis, gecombineerd met die goede ligging, waardoor transport en logistiek ook sterk aanwezig zijn hier. Wanneer bedrijven moeten herstructureren, bijvoorbeeld van tien naar vijf vestigingen, dan staat Zwolle vrijwel altijd op de shortlist.

Daarnaast hebben we 80 ha. bedrijventerrein dat planologisch goed geregeld is. Voor de vestiging van bedrijven is dat heel prettig. Van

kantoorlocaties hebben we op dit moment zelfs iets te veel, dus dat zorgt weer voor een ander probleem. De basisvoorwaarden hebben wij goed voor elkaar: zorgen dat je een bedrijf kunt faciliteren in een ruimtevrage als dat nodig mocht zijn.

Daarnaast onderscheid Zwolle zich ten opzichte van andere steden door een heel breed achterland, er is weinig concurrentie voor Zwolle. Deventer is van historie toch meer een industriestad, Zwolle meer een handelsstad en bestuursstad. De groei van de stad is relatief laat op gang gekomen. Pas vanaf 1970 is de stad echt gaan groeien onder invloed van de samenvoeging van een aantal gemeenten. Een voorbeeld hiervan is bedrijventerrein Hanzeland (nabij stadscentrum). In 1992 liepen hier nog koeien rond. Nu zou je je dat nauwelijks kunnen voorstellen op zo'n goede locatie dicht bij het station en dicht bij de snelweg. De vergrijzing zal hier hoogstwaarschijnlijk later toeslaan dan in andere steden. De verwachting is dat de stad tot 2032 nog groeit. Daarnaast moet ook het onderwijs niet vergeten worden. Zwolle is geen studentenstad, maar een beroepsonderwijsstad. Wij vernemen dat bedrijven hier relatief gemakkelijker dan elders aan personeel komen. Dat heeft volgens mij te maken met slimme bedrijven die deals hebben gemaakt met onderwijsinstellingen om studenten in te zetten. De stad heeft 80.000 banen, terwijl de potentiële beroepsbevolking rond de 50.000 ligt. Hier komt ook weer de uitstraling naar de regio in naar voren. Er is sprake van een zichzelf versterkend proces. Zwolle is een groeipooltje, maar staat wel redelijk solitair. Vandaar dat we ook niet genoemd worden in Pieken in de Delta.

4) In hoeverre komt de historisch (economische) ontwikkeling van de stad terug in de huidige (economische) structuur van de stad?

Zwolle is altijd al een bestuursstad geweest. Provinciehoofdstad, de stad heeft altijd veel rijksdiensten gefaciliteerd. Daarnaast denk ik ook wel dat Zwolle altijd een handelsstad is geweest (Hanzeverleden). Soms wordt er wel gezegd 'Zwolle is Nederland in het klein'. Maar die brede economische structuur betekent natuurlijk niet dat er helemaal geen industrie aanwezig is. De grootste productievestiging van Scania-trucks buiten Zweden staat in Zwolle.

5) Welke factoren zijn belangrijk geweest in het ontwikkelingsproces van de stad Zwolle?

De stad heeft altijd veel ruimte gehad om bedrijven te huisvesten. Veel handels/logistieke bedrijven zijn hier daardoor gevestigd. Er is sprake van een regelmatige groei. Wij hebben nooit specifiek beleid gevoerd om bedrijven uit de regio hier naartoe te trekken. Maar blijkbaar heeft de stad toch een bepaalde aantrekkingskracht, omdat bedrijven vanzelf wel naar de stad toe komen. Daarnaast heeft Zwolle een prettig woonmilieu. Het is hier erg rustig, soms denk ik wel eens: is dit wel een stad? Er zijn veel mensen die hier niet van houden, maar ook een grote groep die dit juist weer ideaal vindt.

6) Dient de stad zich via beleid op economisch vlak af te zetten tegen andere steden? Is er volgens u sprake van concurrentie in dit opzicht?

Zwolle heeft niet echt te maken met concurrentie, omdat steden als Amersfoort en Arnhem toch op een redelijk grote afstand liggen. Daarnaast denk ik dat het ook moeilijk is om hier rekening mee te houden, iedere grote stad heeft zijn eigen regio en op sommige plekken overlapt dit elkaar. Het tegenovergestelde hoeft ook niet persé nodig te zijn. Je

kunt wel op allerlei manieren samenwerking gaan zoeken met andere steden, maar als die niet noodzakelijk is, heeft het geen nut.

Zwolle staat min of meer bekend als een deftige, duffe, provinciale stad. Herkent u dit?

Ze noemen het ook wel het Den Haag van het oosten. Maar onbekend maar ook wel onbemind, want vaak kent men Zwolle ook helemaal niet in andere delen van Nederland. Maar ik weet niet of dit erg is. Men probeert wel met gerichte acties Zwolle beter op de kaart te brengen met als vraag: 'Wat is Zwolle nu'? Maar van dat duffe imago kom je moeilijk af. Maar hoe je het went of keert: we gaan wel naar een diensteneconomie toe. En of het nu om commerciële of niet-commerciële dienstverlening gaat, Zwolle heeft een gunstige structuur wat dat betreft.

Maar over het algemeen kun je stellen dat Zwolle een keurige, rustige stad is met een sterk calvinistische invloed die kwaliteit hoog in het vaandel heeft staan. Men blaast hier niet hoog van de toren en neemt vaak een afwachtende houding aan. Zichzelf op de borst kloppen moet je hier helemaal mee oppassen. Soms zou dat wel wat meer mogen denk ik, maar aan de andere kant is het wel de aard van de gemiddelde Zwollenaar. Maar dit is wel aan het veranderen. Er is hier sprake van veel import. Bijna mijn hele afdeling bestaat uit van oorsprong niet-Zwollenaren. En ik denk dat invloeden van buiten wel goed zijn voor de stad.

7) In hoeverre is een stad maakbaar volgens u? In hoeverre is er met beleid een totaal andere richting te geven aan de economische structuur van Zwolle?

Op heel veel zaken hebben wij geen invloed. Financiële crises, noem maar op. Maar op het moment dat wij nu zeggen: we halen de brug op, we doen helemaal geen kantoorontwikkeling meer, geen ontwikkeling van bedrijventerreinen meer, kom dan over tien jaar maar eens kijken. Dan kun je een conclusie trekken, of het er iets toe doet. Mijn idee is dat lokaal beleid er zeker toe doet. Halverwege de jaren '90 (tijden die economische laagconjunctuur) hadden wij weinig bedrijventerrein beschikbaar. Toen de economie weer aantrok vanaf 1997 hebben wij een aantal terreinen ontwikkeld, waardoor Zwolle hiervan kon profiteren. Je kunt zo'n ontwikkeling maken of breken met het aanbieden van grond. Je moet uiteraard ondernemers goed te woord staan, netjes zijn, maar dat zijn nooit de belangrijkste factoren voor een bedrijf om zich ergens te vestigen.

Kenmerkend voor deze regio is wel, dat het samenhorighheidsgevoel beduidend minder is dan in een regio als Twente. Vanwege de moeilijke economische geschiedenis daar en de binnenkomst van allerlei Europese gelden, wordt men min of meer gedwongen om samen te werken. Dat zit er hier niet in. Het gaat te goed in Zwolle, waardoor de noodzaak ontbreekt om samen te werken. Wij proberen dit nu te doorbreken door bedrijven kenbaar te maken dat er toch heel wat te halen valt op het gebied van kennis en innovatie. Maar nogmaals, als gemeente ben je dan faciliterend bezig. Het zijn de onderwijsinstellingen en de bedrijven die het moeten doen. De provincie heeft een grote zak geld en daarom proberen wij de verschillende groepen bij elkaar te zetten. Desondanks moet het uit de bedrijven zelf komen. Geen enkel bedrijf dat niet uit zichzelf innoveert kan overleven. Ondernemers krijgen daarvoor in Zwolle vrij veel ruimte, het is een vrij liberale gemeente. Er wordt redelijk veel aan het initiatief van de partijen overgelaten. Daarom hebben wij ook geen 'starterscentrum' geïnitieerd, dat pakt de markt zelf wel op. We proberen ook wel de connectie tussen Hogeschool Windesheim en het bedrijfsleven te versterken, maar dit zijn processen die heel langzaam gaan.

De maakbaarheid van de samenleving zit hem hier vooral in de bewoners. Het zorgzame, die calvinistische instelling, de zorg dat er genoeg opvang is voor alles en iedereen.

8) Welke uitdagingen voor de toekomst van Zwolle?

De grote uitdaging is dat het zo dynamisch en goed blijft gaan als nu. Dat moet vooral weer gezocht worden in ervoor zorgdragen dat je de bedrijven goed kunt faciliteren. Niet te vaak nee verkopen, goed helpen waar nodig. De ligging blijft goed en de bereikbaarheid wordt met de komst van de Hanzelijn alleen maar vergroot. De drukte op de wegen wordt overal groter, dus daar zal de stad geen relatief nadeel van ondervinden. Die natuurlijke voordelen blijven wel. Wanneer de economie stabiliseert wordt kennis en innovatie nog belangrijker.

Over welke vormen van innovatie hebben we het dan precies?

Het gaat dan vooral om toegepaste innovatie. Met Enschede en Eindhoven kun je niet concurreren op dat gebied, maar dat moet je ook niet willen. De actie

'Innovatieversneller' is hier goed aangeslagen. Hierbij hebben we bedrijven gevraagd of ze goede ideeën hadden en of we daar wat mee konden. Achtergrond was de vraag of Zwolle meer kon profiteren van de EFRO gelden. Binnen dit geheel speelt de gemeente een faciliterende rol.

Ligt het faciliteren van bedrijven louter bij het aanleggen van nieuwe bedrijventerreinen?

Nee, we kijken ook naar hoe we bestaande bedrijventerreinen beter kunnen benutten. Dat komt terug in een project dat we op bedrijventerrein Marslanden hebben opgezet. Het neveneffect hiervan is dat bedrijven uit zichzelf ook weer meer gaan samenwerken. Op moment dat je zulke dingen kunt bevorderen ben je als gemeente op de goede weg.

Een andere uitdaging is ervoor te zorgen dat bedrijven zelf meer verantwoordelijkheid nemen. Wij hebben natuurlijk ook een verantwoordelijkheid, maar we willen nog meer stimuleren dat zulke acties vanuit de bedrijven zelf komen. Een voorbeeld hiervan is het Ondernemersfonds waarbinnen ondernemers verantwoordelijk worden voor hun eigen centen. De rol van de gemeente moet je absoluut niet overschatten, maar ook zeker niet onderschatten. Wanneer het elders economisch goed gaat, gaat het hier ook goed. Wanneer het elders economisch slecht gaat, gaat het hier misschien iets minder slecht. Het bewijs hiervan kun je alleen maar leveren door hele radicale beslissingen te nemen. De belangrijkste beïnvloedingsmogelijkheid van de gemeente is het al dan niet aanbieden van een vestigingslocatie. Dat heb je als gemeente helemaal in eigen hand. Bereikbaarheid ook, maar dan heb je toch weer met rijkswegen te maken en dan moeten de centen ook weer van elders komen.

Interview met de heer K. Kortering (Kamer van Koophandel Oost, Zwolle), gehouden op 1 december 2009

1) Wat is uw functie?

Ik ben regiomanager bij de Kamer van Koophandel Oost-Nederland, verantwoordelijk voor de regio Zwolle, dit betreft de gemeente Zwolle en 10 omliggende gemeenten. Als een soort meewerkend voorman houd ik me als accountmanager bezig met onder andere de gemeente Zwolle. Ik ben het eerste aanspreekpunt voor ondernemers in Zwolle, wat betreft de Kamer van Koophandel.

2) Wat is uw relatie met de stad Zwolle?

Ik woon zelf in een regiogemeente, dus ik pendel elke dag naar Zwolle. Daar ben ik ook geboren en getogen. Het is kenmerkend voor deze plaats dat het zo'n groot verzorgingsgebied heeft, zo'n 40 kilometer rond de stad. Zowel qua winkels als qua onderwijsinstellingen is de regio gericht op Zwolle. Ik zit al 25 jaar in deze organisaties in heel veel verschillende functies. Ik ben een aantal jaar hoofd bedrijfsvoorlichting geweest en ik ben hier begonnen als junior medewerker. Vanuit mijn hbo-opleiding aan Hogeschool Windesheim ben ik direct ingestroomd in deze organisatie.

3) Wat verstaat u onder het DNA van de stad Zwolle? Wat kenmerkt de stad ten opzichte van andere steden?

De strategische ligging op een kantelpunt tussen Randstad en Noordoost Nederland. 'De poort naar Noordoost Nederland' is een gevleugeld begrip in deze regio. In de kern is dat nog altijd het unique selling point van Zwolle. Als je praat over bedrijfsvestiging zijn ligging en bereikbaarheid voor bedrijven die de blik hebben op Noord-en Oost-Nederland is het een perfecte uitvalsbasis. En daarnaast ook de belangrijkste reden voor de groei van Zwolle in de afgelopen 20-30 jaar. Distributievevestigingen, zakelijke vestigingen (banken, verzekeringswezen) die in allerlei interne fusiebewegingen zitten en bij de afwegingen voor een nieuwe locatie in 9 van de 10 gevallen bij Zwolle uitkomen als meest gunstige locatie. In feite hebben we daar weinig voor hoeven doen, het is ons in de schoot geworpen.

Zijn er nog andere aspecten naast ligging, die het eigene van de stad onderstrepen?

Ligging moet je koppelen aan bereikbaarheid. Je hebt niets aan een goede ligging als de bereikbaarheid niet in orde is. Daarnaast heeft Zwolle toch een sterk dienstverlenend profiel. Zakelijke dienstverlening, maar ook non-profit/sem-profit dienstverlenend. Dit heeft natuurlijk ook te maken met het feit dat Zwolle de provinciehoofdstad is, maar ook weer met het feit dat het de enige grote plek in de regio is, waardoor een hoop overheidsdiensten hier in de afgelopen 30 jaar zijn neergestreken. Voorbeelden zijn het Kadaster, de rechtbank, provinciehuis, stadhuis, daarnaast de grootste werkgever: Isala klinieken. Dat zijn zaken die Zwolle sterk hebben gemaakt.

En deze activiteiten zijn hier al voor langere tijd aanwezig?

Met name in de laatste twintig jaar zijn hier veel overheidsinstellingen samen gekomen. Hier is echter vanuit de stad Zwolle geen specifiek beleid op gevoerd.

4) In hoeverre komt het eigene, het DNA van Zwolle terug bij de activiteiten die de KvK ontplooit?

We zijn een regionale Kamer van Koophandel en dat betekent dat je, ondanks dat Zwolle toonaangevend is in de regio, niet alleen voor Zwolle bezig bent. In onze activiteiten hebben we een aantal speerpunten opgesteld en een van de zaken waar we hard voor gaan is bereikbaarheid. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het filevrij houden van de A28, de belangrijkste weg voor deze regio. Bedrijventerreinen idem dito. Nu even wat minder relevant, maar er is een tijd geweest dat we een fors tekort hadden in Zwolle. Daarom richten wij ons ook op het wijzen van de gemeente op het stimuleren van bedrijventerreinontwikkeling.

Bestaat 'de Zwolse ondernemer' en zo ja, hoe valt deze te definiëren?

In dit geval kun je de ondernemers niet los zien van andere Zwollenaren. De mentaliteit die hier heerst heeft te maken met de historie. Namelijk het vrij gemakkelijk verworven hebben van de huidige positie. Het is geen

ondernemer die je snel op de barricaden krijgt. Men is niet zo naar buiten toe zwart/wit denkend, het is allemaal een beetje grijs. Men heeft er niet voor hoeven vechten de positie te bereiken die men nu heeft. In vergelijking met Twente: daar was een bepaalde mate van urgentie. De textiel viel weg, veel mensen kwamen op straat te staan, armoede, de hele economie donderde in elkaar. Toen ontstond er iets van: als we nu de handen niet ineen slaan dan wordt het een gebied waar het nooit meer goed komt. Limburgse mijnstreek idem dito. Vanuit die negatieve spiraal ontstond iets van saamhorigheid: samen de schouders eronder. Die urgentie ontbreekt volledig in het Zwolse.

5) In hoeverre komt de historische (economische) ontwikkeling van de stad Zwolle terug in de huidige economische structuur?

Er is altijd een basis geweest. Dat is ook altijd een beetje het moeilijke geweest van Zwolle: het heeft geen duidelijk profiel, er was van alles wat. Als je terugblijkt in de economische ontwikkelingen heeft dat grijze gemiddelde er altijd voor gezorgd dat de pieken nooit zo hoog waren als in sommige andere regio's, maar de dalen ook nooit. Er zat altijd een dempend effect in. Dat heeft gezorgd voor een vrij stabiele ontwikkeling en dat zie je met de huidige financiële crisis ook terug. De economische neergang is hier toch wat minder dan in sommige andere steden. Dit laat overigens onverlet dat we hier ook bedrijven als Scania hebben, die zich ook nog weet te redden.

6) Welke factoren zijn belangrijk geweest in het ontwikkelingsproces van de stad Zwolle?

Je moet de ligging van de stad wel uitbuiten en daar is regionaal ook wel sterk op gestuurd. De komst van de Hanzelijn is hier een voorbeeld van. Hier is sterk voor gelobbyd, ten koste van de Zuiderzeelijn, ook om dat knooppunt Zwolle nog wat prominenter in beeld te krijgen. Verder moet je concluderen dat Zwolle zich heeft kunnen ontwikkelen, bijvoorbeeld op het gebied van detailhandel, doordat zich in de omgeving geen stad van dergelijke omvang bevindt. Dat is Zwolle in wezen overkomen. Op een bepaald moment is er dan sprake van een sneeuwbaaleffect.

7) Is er sprake van een ontwikkeling van nieuwe sectoren binnen de stad?

We merken dat de zorg wat meer aandacht krijgt de laatste tijd, dit heeft te maken met de algemene vergrijzing die plaatsvindt. Het betreft hier een groeisector, maar we zijn hier lang niet uniek in. Transport en distributie komen ook wat meer onder de aandacht door middel van terreinen langs de A28. Niet alleen vrachtwagens, maar ook groothandel. Maar van forse accentverschuivingen is eigenlijk geen sprake.

Het streven is er nog altijd om op diverse kaarten in te zetten. Dit past ook in de genen van de stad.

8) Dient de stad zich af te zetten tegen andere steden op dit gebied (profilering)?

Eigenlijk is Apeldoorn de enige concurrent van de stad en dan nog niet eens in grote mate. Richting het noorden is dat Groningen, maar de afstand is daar eigenlijk te groot voor. Wanneer een bedrijf uit de Randstad zich oostwaarts wil vestigen horen we vaak: ik kan me in Amersfoort vestigen, ik kan me in Deventer of Apeldoorn vestigen, of Groningen of Zwolle. Het gaat dus niet tussen Zwolle en Hoogeveen of Zwolle en Raalte, maar meer tussen steden van min of meer gelijke grootte.

Maar er kan gesteld worden dat de stad moeite heeft zich te profileren. We voeren al tijden discussies over wat ons motto moet zijn. Het feit dat hier nooit een eenduidig antwoord op gekomen is, is al tekenend natuurlijk. Als je het intern niet eens bent wat je bent, kun je ook naar buiten toe niets vertellen. De vraag is natuurlijk of dit een zwakte is. Er wordt ook wel eens gesteld: wees blij dat wij niet een dergelijk sterk profiel hebben. Qua promotie is dit wel moeilijk te brengen.

Zwolle staat min of meer bekend als een deftige, duffe, provinciale stad. Herkent u dit?

Een burgerlijk imago heeft de stad inderdaad. Ik denk dat dit voortkomt uit de dominante positie van dienstverlening die vanuit vroeger altijd aanwezig is geweest. Negatief bezien, vanuit de Randstad beredeneert, ligt Zwolle wanneer je naar het oosten wil, nog net acceptabel. Na Zwolle houdt de wereld op.

9) Welke rol kan lokaal beleid spelen bij economische structuur veranderingen in een stad? En welke rol heeft beleid in de afgelopen decennia gespeeld bij de ontwikkelingen van de stad?

Van maakbaarheid is geen sprake. Je kunt faciliteren, en dat is ook een taak van de overheid, je kunt accenten proberen te leggen, maar uiteindelijk ben je niet de partij die het bedrijfsleven stuurt en uiteindelijk bepaald waar bedrijven zich vestigen. Je kunt randvoorwaarden scheppen, maar in de kern ben je niet van doorslaggevende invloed. Dit is terug te zien in het voorbeeld van de PTT als rijksdienst die naar Groningen moest. Dit heeft tijdelijk een behoorlijke impuls gegeven aan de Groningse economie, maar successievelijk na verzelfstandelijking zijn alle kantoren daar weer ontmanteld. Dat was een kunstmatige ontwikkeling die in de loop van 20 jaar door de markt weer teniet gedaan is. Dat vind ik wel kenmerkend voor elk overheidsingrijpen. Wanneer je tegen de stroom in gaat als overheid, kun je op korte termijn wel successen boeken, maar of je dat op langere termijn kunt vasthouden zet ik grote vraagtekens bij. Zwolle heeft op dat gebied weinig blunders begaan in de afgelopen jaren. De samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven kan wel beter in deze stad. Maar ik zie de laatste jaren wel een verbetering. Waar de overheid dienstverlenend kan zijn richting het bedrijfsleven, zijn de intenties juist, maar op een aantal vlakken is de overheid een heel andere wereld. Een voorbeeld hiervan is wet- en regelgeving. Op dat gebied zitten bedrijfsleven en overheid op andere golflengtes.

10) Welke uitdagingen ziet u voor Zwolle voor de toekomst, ook op economisch gebied?

Aan de randen zal er de komende twintig jaar een terugloop van bevolking te zien zijn (Drenthe, Salland). In Zwolle daarentegen mag je nog redelijke groeicijfers verwachten, samen met Flevoland, dat waarschijnlijk nog sterker gaat groeien. Hierbij is het belangrijk om erachter te komen hoe je deze krimp enerzijds en groei anderzijds kunt combineren. De uitdaging ligt in het kantelpunt tussen groei en stabilisatie. Hoe kun je daar als bedrijfsleven en gemeente de goede voorwaarden creëren? Groei is in principe veel makkelijker te faciliteren. Revitalisering is wat lastiger. Hoe kunnen we het bestaande beter benutten is daarbij erg belangrijk. Met daarbij nog wel enige ruimte voor uitbreiding, dat is het belangrijkste voor de toekomst van Zwolle.

Interview met de heer E. Veenstra (SWZ Woningcorporatie), gehouden op 14 december 2009

1) Kunt u allereerst wat meer vertellen over SWZ, uw eigen rol hierbinnen vertellen en uw relatie met de stad Zwolle?

Ik werk al vanaf 1994 in Zwolle. Eerst heb ik bij de gemeente Zwolle gewerkt en later heb ik bij een adviesbureau in Amersfoort gewerkt waarbij ik ook klussen voor de gemeente Zwolle deed. Vervolgens heb ik bij een andere woningcorporatie Delta Wonen, gewerkt als hoofd Wonen en adjunct-directeur. Vanaf 2003 ben ik directeur/bestuurder van SWZ. Ik woon zelf in Meppel, maar ben wel dus al meer dan 15 jaar actief betrokken bij de stad. Ik ken de stad goed. SWZ heeft de keuze gemaakt om als woningcorporatie sec in Zwolle te werken. Wij zijn wat dat betreft dus echt een lokale speler.

Bent u ook de grootste corporatie binnen Zwolle?

Binnen Zwolle hebben wij een vergelijkbaar bestand als Delta Wonen, maar zij zijn een iets grotere club, omdat ze ook nog in andere plaatsen actief zijn.

2) Wat verstaat u onder het DNA van Zwolle? Hoe kan de stad uniek worden onderscheiden ten opzichte van andere steden? Ook ten opzichte van andere steden in de regio?

Zwolle ligt prachtig, het is als het ware de poort naar het noorden. Net over de Veluwe. Ook is het de poort naar het oosten richting Twente en ligt het op een heel gunstige afstand van de Randstad. Er zijn een aantal bestuurders geweest in de afgelopen tientallen jaren die de stad op een goede manier hebben uitgebouwd en gepromoot. De werkgelegenheidsgroei is hier groot geweest, mede omdat Zwolle een aantrekkelijke ligging en een aantrekkelijk leefklimaat heeft.

Ziet u ook bepaalde veranderingen in de ontwikkeling van bedrijvigheid in de afgelopen jaren?

Ik ben geen deskundige als het om bedrijvigheid gaat. Maar Zwolle is van oudsher een ambtenarenstad/dienstenstad. Als je dan kijkt welke grote bedrijven er de afgelopen jaren zijn bijgekomen, zoals de ABN-Amro en Electrabel, dan zijn dat bedrijven die ook in die sfeer zitten. De diensten zouden in de stad nog best wel eens kunnen gaan uitbreiden. Groene Land Achmea en Essent zijn hier voorbeelden van.

3) Hoe heeft de Zwolse woningmarkt zich in de afgelopen decennia ontwikkeld?

Er is nu echt sprake van een economische crisis, maar toch worden in Zwolle nog zo'n 800 woningen opgeleverd en volgend jaar nog 400. Dat zegt wel wat. Natuurlijk is ook hier op dit moment minder vraag naar koopwoningen. Dit zal op een zeker moment wel weer aantrekken, maar de afgelopen jaren heeft de stad altijd 800-1000 bijgebouwd en was Zwolle een van de weinige steden die zich kon houden aan woningbouwafspraken met het rijk. Er is altijd een vraag naar verschillende typen woningen in de stad geweest. Voor de duurdere woningen is dit fors teruggelopen. Het bezit waar wij als SWZ ons op focussen gaat nog gewoon door.

4) Ziet u een relatie tussen de economische ontwikkeling van de stad en ontwikkeling van de woningmarkt?

Wij proberen hier als lokale speler op in te spelen door op dit moment wat meer sociale sector woningen te bouwen. Daarbij moeten we wel leren van de fouten die in de jaren '80 zijn gemaakt. Toen zijn bijvoorbeeld in Zwolle-Zuid heel veel huurwoningen op dezelfde plek geconcentreerd in een slechte stedenbouwkundige structuur en daar hebben we nu echt last van. Je ziet dat de corporaties op dit moment de productie gaan oppakken.

Wat wij wel hebben in Zwolle, dit is best uniek, dat is het Concillium, waarbij ik in het bestuur zit namens de corporaties. Hier in zetelen ontwikkelaars, aannemers, bouwbedrijven, corporaties, de gemeente, het rijk, waarbij alle partijen zich al een aantal jaar verantwoordelijk voelen voor de voortgang van de bouwproductie. Dit betekent samen knelpunten oplossen.

5) Wat kenmerkt de gemiddelde Zwollenaar, de Zwolse mentaliteit?

De gemiddelde Zwollenaar zal niet direct zeggen waar het op staat. Hij is wel heel erg trots op zijn stad, maar mag dit best wel eens wat vaker van de daken roepen. De gemiddelde Zwollenaar heeft nog wel eens de neiging om dingen voort te laten kabbelen, om dingen maar te laten gebeuren. Maar aan de andere kant ziet de Zwollenaar ook wel in, in wat voor unieke stad en uniek gebied hij leeft. Dat het gewoon heel prettig wonen is in deze regio.

Is er sprake van een grote mate van import, vanuit elders in de regio of Nederland?

Dat weet de gemeente misschien beter dan ik. Er komt volgens mij veel uit deze regio, maar ook veel uit de Randstad en het Noorden. We hebben een VINEX-locatie, Zwolle is een groeistad. De stad wil door naar 150.000 inwoners.

6) Hoe ziet u de rol van de lokale overheid bij de ontwikkeling van Zwolle in de afgelopen decennia? Hoe maakbaar is een stad?

De lokale overheid heeft een cruciale rol. De overheid, vooral de gemeentelijke overheid, kan de stad maken of breken. Als een overheid op een goede manier faciliteert, goede randvoorwaarden schept, op een goede manier contact met provincie en rijk heeft (bijvoorbeeld wanneer het gaat over provincie en rijk), dan kun je heel veel bereiken. Als je het maar laat gebeuren of rollend met elkaar over straat gaat, of veel te veel zelf wil doen, vanuit een bepaalde ivoren toren wil opereren, dat nekt het bedrijfsleven. Ik denk dat een goede overheid die niet zozeer op de voorgrond treedt, maar wel goede randvoorwaarden creëert, wezenlijk is. Daarnaast is het wel belangrijk dat de overheid keuzes maakt. De afgelopen jaren hebben bestuurders hier er ook voor gepleit dat Zwolle een groeistad werd, dat er VINEX-locaties kwamen, dat er bouwterrein bijkwam etc. Je bent niet bestuurder om maar af te wachten, ik denk dat lokaal beleid heel cruciaal is.

7) Welke uitdagingen ziet u voor Zwolle voor de toekomst, ook op economisch gebied?

Onlangs is Zwolle uitgroepen tot de beste stad, op economisch gebied. Het is belangrijk om erachter te komen hoe je dat vasthoudt. Daarnaast is het van belang dat de ligging optimaal benut blijft worden en dat er ingespeeld wordt op ontwikkelingen in de Randstad. Maar ook Europese ontwikkelingen richting Duitsland en Scandinavië. Hoe pak je als stad op een goede manier de verschillende trends op? Dat is van belang. Hoe blijf je voorop lopen en er niet achteraan hobbelen? Er moet proactief gekeken worden naar wat belangrijk wordt. En dat is nu met de nieuwe woonwijk zo. Hoe zorg je er nu voor dat de mensen daar willen gaan wonen?

Zwolle heeft, met name in het westen, nogal eens de naam duf en provinciaal te zijn. Hoe kan dit aangepakt worden?

Hier is de afgelopen 20 jaar al een hele hoop mee gedaan. Wij mogen wel eens wat vaker van de daken schreeuwen wat hier gebeurd. Wanneer je constant hoog in bepaalde lijsten staat, kom je ook wel van dit imago af. Zwolle moet wel wat meer nog een jongerenstad worden. Om van een bepaald imago af te komen is dat nog wel een investering waard.

Driekwart van de studenten van Hogeschool Windesheim woont nog thuis. Het is belangrijk om erachter te komen hoe je een interessant jongerenklimaat creëert. Zwolle scoort heel goed als het om werkgelegenheid gaat, maar waar wij altijd onderaan bungelen is het aantal startende ondernemers. En dat zegt iets over de aard van de stad. Meer startende ondernemers, meer een klimaat creëren voor jongeren om hier te blijven, dat is wel een grote uitdaging. Dat zouden we nog wel aan ons DNA mogen toevoegen.

Interview met de heer M. Ten Brinke (Schep Makelaardij Zwolle-centrum), gehouden op 1 december 2009

1) Wat is uw functie?

Ik ben NVM-makelaar bij de vestiging van Schep Makelaardij in Zwolle-centrum. We hebben ook nog een vestiging in Stadshagen. Deze vestiging bestaat nog niet zo lang. Naast makelaar ben ik ook vestigingsleider van de vestiging Zwolle-centrum en hoofd van de woonafdeling in Stadshagen. Van mijn dagelijkse activiteiten kan 80% onder het kopje 'makelaar' gezet worden en 20% bij organisatorisch. Binnen het makelaarswerk, ben ik ongeveer 40% binnen en 60% buiten.

2) Wat is uw relatie van de stad Zwolle?

Ik werk vanaf 2001 bij Schep Makelaardij. Ik woon ook in Zwolle en heb in verschillende wijken van de stad gewoond, ben eigenlijk nooit weggeweest uit de stad. Ik houd wel veel van reizen, maar om te wonen heb ik nooit ergens anders gekeken. Ik ben geboren in Westenholte en mijn ouders wonen daar nu nog. Vroeger had je Zwolle en Zwollerkerspel, dat was een gemeente van allemaal kleine dorpjes in de omgeving van de stad. Bijvoorbeeld Westenholte, Berkum, Wijthmen en Ittersum. In 1968 is dat allemaal gemeente Zwolle geworden. Dat geeft dus aan dat Westenholte eigenlijk een apart dorp binnen Zwolle was. Er heerste nog wel een beetje een dorpse identiteit. Daarna heb ik een tijd in Stadshagen gewoond, nog een tijdje in het buitengebied van Zwolle en nu woon ik alweer een tijdje in Assendorp, vlakbij het station.

In welke mate is er sprake van import?

In de nieuwere wijken gaan Zwollenaren vaak voor een nieuw te bouwen woning en de huizen die zij achterlaten in andere wijken worden vaak opgevuld door mensen van buiten. Vaak wordt Zwolle gekozen vanwege haar centrale ligging i.v.m. werkgelegenheid. Deze mensen zijn vaak rond de 30 jaar, bijvoorbeeld mensen die gaan samenwonen. Maar in de bestaande wijken gaat het toch ook vaak om mensen uit Zwolle zelf, bijvoorbeeld jongeren die het ouderlijke huis verlaten.

3) Wat kenmerkt volgens u het DNA van Zwolle, het eigene van de stad?

Dan denk ik meteen aan de historische binnenstad, waar de mensen best wel trots op zijn. Daarnaast groeit de stad door en door, maar voor de Zwollenaren is de stad nog steeds niet al te groot. Mensen vinden het altijd nog wel een beetje een dorp. Je komt altijd heel veel bekenden tegen. Als je dan kijkt naar plaatsjes om de stad heen, dan vinden die mensen Zwolle toch wel weer wat stadser en de mensen uit de stad wat zelfverzekerder dan ze zelf gewend zijn. Ik vind zelf de gemiddelde Zwollenaar over het algemeen redelijk bescheiden en niet te schreeuwerig in vergelijking met andere steden. Maar, men is wel trots op de historische binnenstad. Daarnaast is er wel een zekere rivaliteit met Kampen.

Zwollenaren slaan elkaar niet op de borst, maar in vergelijking met Kampen is alles wel een stukje beter.

4) Hoe valt, vanuit uw perspectief de ontwikkeling van Zwolle in de afgelopen decennia te kenschetsen (woningmarkt)?

Dan kom ik toch weer terug op de historie van de verschillende kleine dorpjes om de stad heen. De mentaliteit van de mensen in Stadshagen en Zwolle-Zuid, dit zijn inmiddels wel de grootste wijken van de stad, worden gekenmerkt door relatief veel import (niet noodzakelijk uit het westen of zuiden, ook uit regiogemeenten), is heel anders dan in die wat dorpsere wijken.

En verder zie ik wel een directe relatie van de vraag naar woningen met de komst van een aantal grote bedrijven zoals ABN-Amro en Groene Land Achmea. Uiteindelijk zal Zwolle onder invloed van die import misschien wel wat stadser worden dan het altijd was. In wijken als Assendorp en Wipstrik denk ik echter wel dat de import meegaat met de aloude Zwolse mentaliteit die daar nog heerst, onder invloed van mensen die al jarenlang daar wonen. Het stadse, meer zakelijkheid, vind ik meer terug in Stadshagen en Zwolle-Zuid.

Daarnaast herken ik wel een soort gelatenheid in de Zwolse mentaliteit. Men maakt zich niet zo snel druk. Dit kan zowel een voordeel als een nadeel betekenen. Het is niet persé luiheid.

5) In hoeverre is de historische ontwikkeling van Zwolle terug te zien in de hedendaagse stad?

De dorpen van het voormalige Zwollerkerspel hebben allemaal min of meer dezelfde ontwikkeling doorgemaakt. Voorheen was er niet meer dan een paar boerderijen, een kerk en een school, maar met name in de jaren '60 is er sprake geweest van revolutiebouw en werden deze plaatsen steeds groter waarna ze bij Zwolle gevoegd werden. Assendorp en Pierik zijn puur gesticht voor spoorwegmedewerkers. Kleine arbeidershuisjes. Veerallee en Wipstrik zijn meer gebouwd voor de goeude burgerij.

6) Hoe valt een Zwollenaar volgens u te beschrijven?

Ik heb geen vergelijkingsmateriaal in deze. De mentaliteit waar we het eerder over hebben gehad is hier ook van toepassing. Men houdt hier ook wel van ontspanning en het is niet zoals misschien van oudsher in Rotterdam dat alles op het werk gericht is. Bij mijn weten zijn er geen bekende Zwollenaren die ergens een heel succesvol bedrijf hebben gesticht.

Er is dus niet sprake van veel bla bla, maar juist wel van veel zelfspot. Er wordt wel veel uitgegooid, maar altijd wel met een knipoog.

De mentaliteit kan binnen de stad ook nog veel verschillen vertonen. In Berkum bijvoorbeeld wonen van oudsher veel gemeentemensen. Dit werd toch altijd als een beetje deftig gezien. Het betreft hier vaak hele nette mensen die niet altijd een hoog inkomen hebben. De rol van de kerk is hier ook nog redelijk aanwezig. Misschien dat er vanuit Berkum zelfs een beetje neergekeken wordt op de rest van Zwolle. De aloude Zwolse mentaliteit is het beste te vinden in Pierik, delen van Dieze en de Indische buurt.

7) In hoeverre is een stad via beleid maakbaar volgens u?

De eigenwijze inborst van de Zwollenaar komt hierin tot uiting. 'Laat ons maar lekker, wij weten zelf wel wat het beste voor ons is'. Ik denk daarbij dat heel veel initiatieven andersom werken, dus vanuit de bevolking/ondernemers richting de gemeente. Vanuit raadsvergaderingen

en wijkoverleggen is mijn ervaring dat er niet echt opgekeken wordt naar de gemeente. Men weet het vaak zelf veel beter.

In hoeverre bestaat hier een mate van organisatie in, bijvoorbeeld bewonersverenigingen?

Ik kan het wederom niet echt vergelijken met andere steden. Maar je hebt wel veel platforms en ik heb het idee dat ze daar juist wel heel erg actief zijn. Ik ken veel mensen die wel in een of andere belangengroep zitten. Daar zit die gelatenheid dus niet in. De gemeente Zwolle staat ook wel open voor die input. De gemeente komt ook steeds meer met vragen: 'wat vinden jullie er nu van'? Bijvoorbeeld bij het ontwerpen van nieuwe wijken en huizen. Men heeft hier qua bouw ook veel liever traditioneel dan experimenteel. Dat is vaak iets wat de gemeente bedenkt.

8) Welke uitdagingen voor de stad Zwolle ziet u voor de toekomst?

Waar een belangrijke uitdaging ligt is het feit dat er hier geen universiteiten zijn. Als uitgaansstad stelt Zwolle niet zoveel voor. En als er dan een goed initiatief is, komt er net weer het verkeerde volk op af. Dit komt volgens mij mede doordat er geen universiteit is. Studentenpubliek is jong, maar blijft hier niet genoeg hangen. Het is niet persé aantrekkelijk genoeg om hier te studeren. Waar ik zelf woon, zijn er wel wat studenten, maar dit zijn vooral erg jonge studenten. Voor mijn gevoel zijn het meer scholieren dan studenten.

Daarnaast zou men meer aan toerisme kunnen doen. Vanuit Zwolle zijn een aantal bekende trekpleisters snel bereikbaar, zoals Giethoorn, Schokland en de Veluwe. Je hebt hier amper leuke hotels, of ze zijn heel duur. Je moet de vraag als het ware creëren, want er zijn zeker mogelijkheden. Je zit hier aan de IJssel en aan de Vecht, maar er is weinig aan recreatie te doen terwijl het perfect zou passen. Er worden inmiddels wel wat festivals georganiseerd, maar dit kan naar mijn idee qua promotie nog beter.